



REGENERACIÓN URBANÍSTICA Y TERRITORIAL INTEGRADA

GIJÓN

Grupo de Estudios Jurídico-Sociales
sobre Territorio y Desarrollo Sostenible

Universidad de Oviedo

REGENERACIÓN URBANÍSTICA Y TERRITORIAL INTEGRADA

GIJÓN

*Miguel Vallina
Enrique Rodríguez Martín
Ignacio Díaz Rodríguez
Fernando Rubiera-Ana Viñuela-Diana Gutiérrez
Rogelio Ruiz Fernández*





Grupo de Estudios Jurídico-Sociales Sobre Territorio y Desarrollo Sostenible

www.unioviedo.es/Desarrollosostenible

Edita

Grupo de Estudios Jurídico-Sociales sobre Territorio y Desarrollo Sostenible, 2014

Departamento de Derecho Público de la Universidad de Oviedo

C/ Catedrático Valentín Andrés Álvarez s/n

C.P. 33006 – Oviedo (Asturias)

Fotografía de portada

www.hoteles-silken.com/destinos/gijon/galeria

Diseño y maquetación

Joaquín Meda Hernández



Regeneración Urbanística y Territorial Integrada: Oviedo. by [Grupo de Estudios Jurídico-Sociales Sobre Territorio y Desarrollo Sostenible](#) is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported License](#).

Índice

Relación puerto-ciudad

Miguel Vallina 7

La estrategia europea de Gijón

Enrique Rodríguez Martín 21

Planificación estratégica

Ignacio Díaz Rodríguez 33

Gijón: una ciudad en transformación económica

Fernando Rubiera-Ana Viñuela-Diana Gutiérrez 45

Gijón, paisaje industrial heredado y su nueva cualificación

Rogelio Ruiz Fernández 65

Relación puerto-ciudad

Miguel Vallina

Director de Coordinación y RREE

Autoridad Portuaria de Gijón

La ciudad de Gijón se ha desarrollado desde su casco viejo, a sotavento del Cerro de Santa Catalina, asentado en el tómbolo evolucionado a partir de los arenales de San Lorenzo y de Natahoyo, y que configuran una gran bahía delimitada por los cabos de Torres al Oeste y San Lorenzo al Este.

La construcción en el siglo XVI del *Puerto Local*, apoyado en la ladera occidental del Cerro supuso el comienzo del desarrollo portuario de la ciudad, que hasta finales del siglo XIX estuvo limitado a las ampliaciones del mismo. A mediados del siglo XIX, el *Puerto Viejo* se convierte en un factor básico para la localización en la primera industrialización. La mayor parte de las implantaciones industriales realizadas en Gijón en dicha época, se hicieron en el triángulo delimitado por las vías confluyentes de los ferrocarriles del Noroeste y Langreo y la mar.

Pretendiendo beneficiarse de la proximidad al puerto y al ferrocarril, el auge inversionista se dirigió a las áreas del Natahoyo y de la Calzada. Pero esto no trajo como consecuencia la configuración de un espacio industrial puro, sino que la fábrica actuó como elemento de atracción de la actividad residencial, máxime en una época en la que los transportes urbanos apenas estaban desarrollados.

Esta función residencial, subsidiaria en sus orígenes, ha sido la que al cabo del tiempo se ha impuesto sobre la primitiva actividad industrial dominante, porque la crisis industrial de los 80 y 90 hizo desaparecer

buena parte de las industrias y el crecimiento de la ciudad ha revalorizado espacios ocupados en su día por el tejido industrial.

En los primeros años del siglo XX comienza su andadura el *Puerto de El Musel* al abrigo del Cabo de Torres en el extremo occidental de la bahía, con lo que toda la zona de costa comprendida entre los dos puertos, pasa a ser zona portuaria, donde se otorgan concesiones administrativas para actividades industriales dedicadas a la reparación y construcción naval, cerrándose a la ciudad el acceso a la misma. Como consecuencia, el desarrollo urbano de las zonas residenciales se dirigió hacia el Este ocupando los arenales de la Playa de San Lorenzo.

La crisis industrial de los años 80, supuso la reversión a la Autoridad Portuaria de Gijón de algunas de las concesiones de los astilleros que cesaron en su actividad. Al mismo tiempo un nuevo concepto de urbanismo, aumentaba su presión para liberar la franja costera infrutilizada por instalaciones industriales obsoletas.

Con todas estas tendencias en juego la Autoridad Portuaria de Gijón, responsable de la gestión de la franja costera comprendida entre el Cerro de Santa Catalina y el Cabo de Torres, toma la iniciativa de recuperar para la ciudad los espacios portuarios inutilizados, comenzando por la transformación del antiguo Puerto Local en Puerto Deportivo, actuación que culmina a principios de los años 90.

A continuación se comienzan los estudios para intentar recuperar la línea de playas que existían hasta finales del siglo XIX entre dicho puerto y el de El Musel. En dicha zona la arena había desaparecido debido a la ocupación de línea de costa por las instalaciones industriales y la construcción de muros y diques reflejantes para proteger la superficie ganada al mar, quedando sólo un lecho rocoso que emerge en bajamar.

Respetando los dos astilleros que aún están en funcionamiento en la bahía y aprovechando la superficie liberada por la desaparición de otros, se proyectan dos playas, una la de *Poniente*, adyacente y como continuación del Puerto Deportivo, de 800 metros lineales de borde en pleamar, limitada por dos diques laterales de escollera con una superficie de playa seca de 60.000 m², y otra la del *Arbeyal*, apoyada en el dique de la Osa, que limita al puerto comercial de El Musel por el Este y también con un dique de escollera para contener la arena, lo que supone una longitud de playa de 440 metros lineales y una superficie de arena seca de 30.000 m². Ambas playas supusieron la aportación de 650.000 m³ de arena procedente de dragado.

Con esta construcción de las nuevas playas propiciando la salida al mar de toda la zona Oeste de la ciudad y la transformación del Puerto Local en Puerto Deportivo, se ha producido un basculamiento del desarrollo urbano, tradicionalmente dirigido hacia las zonas limpias del arenal de San Lorenzo, recuperándose espacios urbanos que el desarrollo industrial había degradado e impedido al uso ciudadano.



I. ANTECEDENTES HISTORICOS

El Puerto Deportivo de Gijón ocupa el espacio del también llamado *Puerto Local*. Los orígenes de este puerto se remontan a los comienzos del siglo XVI, cuando Gijón comienza a recuperar su importancia después de las luchas medievales en que estuvo inmerso y que llevaron a su destrucción, así como a la del primitivo puerto medieval y romano que se ubicaba en la margen izquierda de la Playa de San Lorenzo, donde hoy se levanta la Iglesia de San Pedro.

En sus comienzos, el Puerto Local, que no era más que el extremo del arenal de Poniente, estaba protegido por dos diques - muelles, el de mar, que ocupaba la ubicación donde hoy se levanta el edificio administrativo del Puerto Deportivo, y el de tierra, que coincidía sensiblemente con el actual muelle del Carbón.

Este reducido espacio de aguas abrigadas, fue poco a poco limitando sus otros lados con muros de fábrica hasta configurar la actual dársena interior. Hay que esperar a la revolución industrial y al auge del carbón, para que el puerto tome un nuevo impulso y emprenda los planes de expansión para poder albergar los grandes cargueros de aquel momento.

Esta expansión se realizó con dos actuaciones muy diferenciadas. Por un lado, la Administración Pública construyó el Dique de Santa Catalina, incorporando al Puerto la nueva Dársena del Antepuerto. Por el otro, la iniciativa privada, consigue una concesión administrativa en toda la parte oeste, para hacer un desarrollo inmobiliario con los terrenos ganados al mar y, posteriormente, construye el Dique Curvo de Fomento y las Dársenas de Fomento y Fomentín.

El puerto así descrito toma su configuración definitiva en el último tercio del siglo XIX, pero su falta de calados, ya que quedaba en seco en su mayor parte en las bajamares, y el continuo aumento del tamaño de los barcos hicieron que se plantease la necesidad de su ampliación buscando aguas más profundas.

Después de un periodo de luchas de intereses por la ubicación del nuevo puerto, se tomó una decisión que ha sido clave en el desarrollo portuario de Gijón. En vez de prolongar hacia el norte del puerto existente, buscando mayores calados, solución seguida por la mayoría de los puertos, se opta por construir uno nuevo al abrigo del Cabo de Torres, el llamado Puerto de El Musel. Esta decisión es la que ha hecho posible que el espacio portuario del siglo XIX, el llamado Puerto Local, haya permanecido intacto hasta nuestros días.

La progresiva entrada en servicio de las instalaciones portuarias de El Musel, a partir de 1907, hace disminuir día a día el tráfico en el Puerto Local, aunque todavía en los años 50 y 60 existía algún tráfico de cabotaje de carbón y madera, aparte de la actividad pesquera que siempre estuvo asentada en esta zona, en la que disponía de una lonja de contratación. Ya desde mediados de los años 60, a excepción de la pesca, que por otro lado se tenía que descargar en El Musel por falta de calados, los muelles locales no tienen ningún servicio, y en los muelles de Fomento, todavía en manos privadas, se instala una empresa de desguace.

Nos encontramos pues en los años 70, con un recinto portuario de 20 Ha, situado en el corazón de la ciudad, con todas sus instalaciones obsoletas y degradadas.

Siguiendo la corriente ya iniciada en otros países para recuperar los espacios portuarios fuera de uso para otros fines de tipo deportivo o

social, desde la antigua Junta del Puerto de Gijón se realizan diversos planes para la remodelación del Puerto Local. Pero no es hasta 1979 en que se toma la decisión de rescatar, mediante pago, las dársenas de Fomento y Fomentín, que todavía seguían en manos privadas, para así poder actuar sobre todo el espacio portuario, comenzándose de inmediato al saneo y adecentamiento de sus muelles.

También, con vistas al traslado de toda la flota pesquera hacia El Musel, se construye el Muelle Pesquero del Rendiello y la nueva lonja y almacenes, favoreciendo el desplazamiento hacia la nueva ubicación de las embarcaciones de pesca con base en el Puerto Local.

Una vez ya libres y en posesión de la Junta del Puerto de Gijón todo el Puerto Local, se decide proceder a su transformación para crear en él un gran puerto deportivo.



Puerto Deportivo. Fuente: www.puertogijon.es

El Puerto Local de Gijón se encuentra situado en el corazón de la ciudad histórica de Gijón, por lo que su remodelación tenía que ser muy respetuosa con el *Plan General de Ordenación de la ciudad* y su diseño arquitectónico especialmente cuidadoso con el entorno. Para cumplir todo ello en 1986 se redactó un *Plan Especial del Puerto Deportivo* que se sometió a los trámites reglamentarios hasta su aprobación por el municipio.

Existían también una serie de limitaciones técnicas. Por un lado estaba la falta de calado, ya que el Puerto Local quedaba en seco en bajamar en un 80% de su superficie (sólo la mitad exterior del Antepuerto tenía 1,00 m. de agua). El problema era importante debido al volumen de dragar y al coste, que se veía incrementado por los medios necesarios para hacerlo, ya que la falta de calado impedía la utilización de maquinaria de alto rendimiento. A lo largo de 5 años se fueron realizando diferentes proyectos de dragado que supusieron un volumen de 180.000 m³. En la actualidad el calado en las dársenas varía entre 1,00 m y 3,00 m., con un canal de entrada con 3,50 m. de calado.

Por otro lado estaba la limitación de la superficie de tierra. La falta de superficie de tierra para la instalación de los servicios del Puerto Deportivo fue un factor al que se le dio mucha importancia en los primeros diseños. Se planteó ganar 10.000 m² de superficie para la construcción de un taller de reparación y para las operaciones de limpieza y mantenimiento de las embarcaciones. Así mismo, se decidió ampliar el paseo que bordea las Dársenas de Fomento y Fomentín en 8,00 metros, pues la excesiva proximidad de los edificios, a menos de 18,00 metros, lo hacía muy angosto. Con todo ello, las superficies finales del Puerto Deportivo se reparten en 12 hectáreas de agua y 8 de tierra.

A las limitaciones técnicas anteriores, había que añadir la agitación excesiva en la lámina de agua. El puerto deportivo se encuentra

protegido por los diques verticales de Santa Catalina al Este y Curvo al Oeste que dejan una bocana de 90 m. de anchura. La batimetría existente por delante de los diques limita las alturas de ola de los temporales a 5,00 metros que al propagarse al interior del puerto producían oscilaciones excesivas de la superficie de agua en el Antepuerto y en la Dársena del Fomentín. Para conocer con precisión el fenómeno y buscar la solución más apropiada se realizaron ensayos en modelo físico, a partir de los cuales se diseñaron dos actuaciones que han resultado muy eficaces para reducir el problema.

La primera fue construir un espolón de 50 m. de longitud en el morro del Dique de Santa Catalina con sección de dique en talud de bloques de hormigón de 10 Tm. de peso, con lo que se consiguió reducir la agitación del Antepuerto a 15 cm. en los temporales.

Para la Dársena del Fomentín se proyectó un talud antirreflejante en el morro del espigón central, utilizando piezas especiales de hormigón.

II. PLAN DE REHABILITACION DEL PUERTO LOCAL

El plan se redactó con la intención de integrar el conjunto de elementos que componen las instalaciones del Puerto Deportivo en una solución unitaria y continua desde el punto de vista físico y ambiental. Se pretendió con ello aportar una pauta formal común al conjunto, superpuesta por igual a los valores que posee la estructura de los muelles y diques antiguos.

A partir de esta idea básica el espacio se estructuró atendiendo a las condiciones físicas del lugar, en orden a conseguir la debida funcionalidad del Puerto Deportivo y el cumplimiento de los requerimientos legales. Ello implicó la elección de los espacios

marítimos y terrestres más adecuados para la disposición de los diversos puestos de atraque y de la nueva edificación que albergará los servicios.

El criterio que presidió la ordenación de los espacios terrestres, fue aprovechar aquellas áreas que por factores como calado, oleaje y calidad del suelo, estarían condenadas a un aprovechamiento nulo de efecto negativo para el conjunto.

Sin embargo, la ordenación no se limitó a las áreas, marítimas o terrestres, sobre las que se iba a desarrollar la actividad deportiva sino que se tuvo en cuenta la necesidad de ordenar los espacios libres de uso público, y de introducir reformas en la viabilidad de la zona con el fin de que la totalidad del espacio del Puerto se integrase en un orden unitario.

1. Reforma del morro de Santa Catalina

Uno de los problemas que tenía el puerto local era la excesiva agitación de sus aguas durante los temporales lo que ocasionaba que las embarcaciones sólo podían fondear durante todo el año en la dársena Interior y en la del Fomento. Para lograr la tranquilidad de las aguas en las cuatro dársenas, y consiguientemente la plena utilización de los atraques, debía reducirse la energía que penetra por la boca del Puerto. Esto se consiguió construyendo un espaldón en el morro del Dique de Santa Catalina de 50 m en dirección oeste con un talud de bloques de hormigón de 10 Tm., que produjo un doble efecto: disminuir la energía y hacer girar el oleaje hasta conseguir que su dirección sea transversal a la bocana, y así favorecer la entrada de los barcos.

2. Conjunto de la Rula

El edificio de la antigua Aduana del puerto, construido a finales del siglo XIX y compuesto por un cuerpo central de dos plantas y dos naves de

almacenamiento dispuestas simétricamente a cada lado, sufrió diversas reformas. El ala oeste fue demolida en los años 40 para construir la lonja de contratación de pescado. El edificio central y el ala del este se conservaban muy deteriorados y con añadidos que alteraban y degradaban el conjunto.

En el Plan se propuso la rehabilitación del conjunto, incluyendo la restitución del cuerpo del oeste. El ala oriental es una nave exenta que se destinó a usos culturales y deportivos. En el cuerpo central se ubican los servicios generales de la administración del Puerto Deportivo; y en el ala restaurada se dedicó a usos hosteleros. Como una extensión del restaurante se ordena el muelle de la Madera a modo de *salón* urbano, delimitado por barandilla protectora y alumbrado que configuren el sitio como una estancia.

Sobre un lateral del muelle de la Madera se dispuso el muelle de espera de las embarcaciones a su llegada.



Antigua Rula. Fuente: www.puertogijon.es

3. Bordes de la Dársena Interior y del Antepuerto

El tramo de la calle de Claudio Alvargonzález y los Jardines de la Reina, que bordean la dársena interior, se destinó a uso público, de expansión. Este uso se considera compatible con la actividad que generan los puestos de atraque, para barcos pequeños, ligados al tramo recto del paseo. Con la ordenación propuesta se pretendió consolidar el uso de expansión peatonal sobre el citado borde, desde el muelle de la Rula hasta el arranque del muelle del Carbón.

El paseo de la calle de Claudio Alvargonzález, *Paseo del Muelle*, se configuró como un paseo tradicional, separado de la vía de tráfico rodado por una batería de aparcamientos. Una línea continua de arbolado, con bancos intercalados, y barandilla con luminarias del borde, canalizaron formalmente el paseo. La calzada, en este tramo, se redujo, permaneciendo de todas maneras los dos carriles actuales, eliminándose el aparcamiento en línea sobre la acera interior.

Para los Jardines de la Reina, lugar que pertenece al espacio del Puerto, pero que quedaba segregado funcionalmente por un tramo de vía rodada, se propuso una nueva ordenación que perseguía su integración al Paseo del Muelle, eliminando para ello el citado tramo viario. El paseo peatonal desde los Jardines al muelle del Carbón y al inicio de la calle de Rodríguez Sampedro, estrangulando por la vía rodada, se amplió ganando terreno al mar en ese ángulo.

El Muelle del Carbón se destinó a uso deportivo, con pantalanes para el atraque de embarcaciones.

La intervención prevista sobre el borde del Antepuerto, dique de Santa Catalina, consistió en la demolición del edificio existente, construir un nuevo pavimento y en la reforma de la escalera de acceso al paso elevado del Rompeolas.

4. Paso superior del dique Curvo y jardines de Poniente

El dique curvo de Fomento, cierra el Puerto por el oeste y prolonga su borde hasta el inicio de la calle de Mariano Pola. En el Plan se proyectaron ligeras modificaciones tendentes a consolidar su uso peatonal y a corregir en lo posible el efecto agobiante que causa sobre el área interior que encierra, al impedir las vistas. Las modificaciones consistieron en la sustitución del peto que bordea el paso superior por barandilla metálica y en la ampliación de este paso en un punto, centrado entre las escaleras que lo sirven, que permitirá la estancia eventual de las personas que recorran ese largo y estrecho paseo.

5. Varadero, taller y paseo del Fomento

La Dársena del Fomento es una zona de aguas tranquilas y poco calado en la parte interior. Es por ello adecuada para ganar terreno al mar, estableciendo una amplia plataforma donde puedan asentarse las edificaciones y servicios relacionados con la actividad deportiva.

En esta zona se proyecta una nueva alineación sobre el mar formando un muelle y una nueva rampa adosada al dique curvo. La plataforma sobre el relleno se instala a una cota inferior a la de la acera y sobre ésta se organiza un paseo peatonal elevado, de modo que el espacio intermedio entre el forjado del paseo y la plataforma puede aprovecharse para almacenamiento y guardería de embarcaciones pequeñas. La diferencia de nivel ente paseo y varadero defiende la privacidad de éste, que será utilizado para invernada y zona de reparaciones. El taller se sitúa al fondo, relacionado con la rampa, el travel lift y una amplia superficie para reparaciones.

Sobre la acera del lado del Puerto de la calle Rodríguez Sampedro se formaliza un paseo peatonal definido por una línea continua de

arbolado, que se interrumpe en los cruces peatonales y en los puntos de acceso rodado a las instalaciones del Puerto. Esta línea de árboles divide formalmente y define el paseo de la banda de aparcamientos en batería y de la calzada.

6. Playa de Poniente

El puerto deportivo está limitado por el Oeste por el dique Curvo de Fomento. A partir de él y hacia el puerto comercial de El Musel se extiende la zona industrial, donde llegaron a estar instalados en los años 70, cinco talleres. A continuación del dique Curvo se encontraba el Astillero del Cantábrico que cesó en su actividad a finales de los años 70.

Como complemento del puerto deportivo se pensó en la construcción de una gran playa artificial que ocupara el espacio dejado libre por el Astillero y que de alguna manera fuese como una recuperación de los antiguos arenales que existían en esta parte de la ciudad. La playa se configuró en forma de concha con un dique en talud con escollera vertical y un amplio paseo.



Playa de Poniente. Fuente: www.puertogijon.es

La estrategia europea de Gijón

Enrique Rodríguez Martín

Técnico Superior Especialista en Iniciativas Internacionales

Jefe de Departamento en el Ayuntamiento de Gijón

I. LOS PRIMEROS PASOS EN EL DESARROLLO DE UNA ESTRATEGIA EUROPEA A NIVEL LOCAL

Desde la adhesión de España a las por aquel entonces denominadas Comunidades Europeas, la ciudad de Gijón siempre ha mirado a Europa como un referente al que seguir. Sus ciudades, sus redes, sus instituciones, foros y campañas se han integrado en la vida de la ciudad con normalidad. En síntesis, Gijón ha mirado a Europa y también Europa ha mirado a Gijón.

Los primeros pasos de la estrategia europea se dieron desde la antigua Agencia de Desarrollo Local mediante la creación de un Departamento de Iniciativas Comunitarias que concentró toda la actividad europea. Éste estaba muy vinculado a la captación de fondos procedentes de la política regional europea. No hemos de olvidar que por aquel entonces la situación económica, social y política de España nos hacía acreedores de grandes sumas de dinero procedentes de los Fondos Estructurales y que además existían programas e iniciativas con un enfoque local muy pronunciado. Paralelamente, el citado departamento también gestionó otros proyectos de dimensiones más reducidas y con un enfoque temático vinculado de forma destacada al área de empleo, integración, tecnologías de la información y comunicación y desarrollo económico.

La buena gestión de estos fondos e iniciativas, así como el positivo impacto en la ciudadanía de estas acciones motivaron un desarrollo de la estrategia europea local con unos horizontes más amplios.

II. EL DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA EUROPEA LOCAL DE LA CIUDAD DE GIJÓN

En efecto, una vez puesto en marcha el departamento de iniciativas comunitarias desde el Ayuntamiento se vio la oportunidad de impulsar la acción europea más allá del ámbito del empleo y el desarrollo económico, pues se detectaron posibilidades más allá de esa esfera temática. Además, se conocieron las posibilidades que las ciudades tenían de trabajar en red. El fenómeno del *networking* estaba en alza. En este sentido, el Ayuntamiento asistió, por invitación del Alcalde Rennes, a una reunión exploratoria que daría paso a la creación de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA).

Así las cosas, el Ayuntamiento creó un puesto de trabajo más vinculado a los servicios centrales con objeto de dar una visión más global a la estrategia europea de la ciudad. Desde esta posición se comenzaron a dar los pasos hacia una estrategia europea general de la ciudad. *Una estrategia que está centralizada en cuanto a su diseño y planificación y descentralizada en cuanto a su gestión.*

Grosso modo, la estrategia europea local pivota sobre los siguientes ejes:

1. Participación en proyectos con financiación europea.
2. Actividad de *networking* y relaciones bilaterales con ciudades del entorno y características similares.
3. Difusión de las actividades europeas mediante campañas.
4. Seguimiento de la política urbana de las instituciones y órganos europeos.



Además, desde la perspectiva del diseño y planificación, las actividades de carácter europeo de la Alcaldía de la ciudad se gestionan igualmente desde este nuevo puesto. La idea general es dotar de coherencia a la actividad europea de la ciudad y, de este modo, conseguir un perfil europeo en las políticas locales y transmitir la importancia de la participación en la construcción europea.

1. Participación en proyectos con financiación europea

Bajo esta rúbrica podemos incluir toda la actividad conectada con la financiación europea. Aunque los sucesivos períodos de programación han adelgazado considerablemente la percepción de fondos estructurales por las ciudades, esa vía aún perdura y el denominado *tramo local* sigue estando presente en la agenda. Pero como hemos adelantado, la ciudad de Gijón ya no busca su presencia europea exclusivamente en los fondos de la política de cohesión. En efecto, su quehacer le ha hecho indagar en otros programas más competitivos y gestionados directamente por la Comisión Europea, abriendo, de esta manera, un amplio abanico de vías de financiación y europeización de sus actividades.

Además, a lo largo de estos años lo que se ha promovido es que la participación de los distintos servicios locales en proyectos europeos. Así en los últimos años Gijón ha gestionado proyectos en el área de Cultura (Programas Cultura 2000 y URBACT); Igualdad (Programa DAPHNE II y la Estrategia comunitaria de Igualdad entre hombres y mujeres); Juventud (Programas URBACT y Youth in Action); Sociedad del Conocimiento (Programas URBACT; @LIS; y URB-AL II); Empleo (Iniciativa comunitaria EQUAL en la que se desarrollaron varios

proyectos); Innovación (Programa INTERREG III B Espacio Atlántico); Medio Ambiente (Programa Energía inteligente en Europa).

En la actualidad, se trabaja en las futuras convocatorias que saldrán en los primeros meses del año 2015. La experiencia adquirida por el Ayuntamiento de Gijón en estos años le hace dar pasos en la línea de acceder a programas más específicos y a la vez más competitivos como el Horizon 2020, sin, por ello, dejar pasar la oportunidad reforzar y consolidar su posición en otros como URBACT III, Europa Creativa, INTERREG, Europa con los Ciudadanos, Erasmus+, Life...

El desarrollo de la estrategia ha conseguido que la ciudad de Gijón tenga una amplia experiencia en la gestión tanto de los distintos Fondos Estructurales, en especial FEDER y FSE, como de Programas que gestionan directamente la Comisión Europea o algunos de los distintos Secretariados Técnicos.

2. Actividad de *networking* y relaciones bilaterales con ciudades del entorno y características similares

Un aspecto importante en lo relativo al posicionamiento de Gijón en el escenario europeo es el trabajo en las redes de ciudades y en las asociaciones de municipios, defensoras del principio de la autonomía local reflejado en la Carta de Turín (1961) elaborada por el Consejo de Europa. Y como derivada del trabajo en red se muestra también las posibles relaciones bilaterales que puedan surgir entre Gijón y otras ciudades.

Tras un período de expansión en el que Gijón se sumó al mundo del *networking*, la situación de crisis obligó a redefinir el mapa de redes de ciudades en las que participa. En particular, los esfuerzos están actualmente centrados en la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (www.atlanticcities.eu), EUROCITIES (www.eurocities.eu) y la Red de las

Escuelas de la Segunda Oportunidad (www.e2c-europe.org). La primera posiciona a Gijón en su espacio geográfico y tiene como principal misión la promoción de las ciudades atlánticas de tamaño medio y poner de relieve la especificidad del Arco Atlántico. Actualmente Gijón ostenta la vicepresidencia y en el bienio 2003-2005 ocupó la Presidencia. El enfoque territorial que proporciona la presencia en esta red es vital pues la Comisión Europea ha aprobado una Estrategia para la zona Atlántica seguida de un Plan de Acción.

EUROCITIES engloba a las ciudades europeas de más de 250.000 habitantes, y en este sentido, se define como la red de las grandes ciudades europeas. Esta red ayuda a la ciudad a tener una mayor visibilidad en Europa y a acceder a foros que, de otra manera, no podría. A diferencia de la anterior que descansaba sobre un perfil territorial, esta red trabaja con un enfoque temático, pues se organiza en torno a diferentes fóruns (desarrollo económico; sociedad del conocimiento; medio ambiente; movilidad; cultura; asuntos sociales), y político, pues las acciones de interlocución y de lobby ante las instituciones y órganos europeos forma parte de su agenda. Gijón participa en distintos fórum temáticos y está presente en la task force sobre política urbana europea.

La Red Europea de Escuelas de Segunda Oportunidad aglutina, en esencia, a centros educativos no formales tendentes a dotar a los jóvenes con ausencia de cualificaciones las herramientas necesarias para acceder a los distintos programas educativos que existan o al mercado laboral. Esta desarrolla gran parte de sus actividades por medio de los distintos programas europeos dedicados a la educación no formal. La ciudad de Gijón tiene una Escuela de Segunda oportunidad dependiente actualmente de la Agencia de Promoción Económica y de Empleo y es la que mantiene relaciones con esta red europea.

3. Difusión de actividades europeas mediante campañas

Una parte importante de la estrategia europea a nivel local es la divulgación de los valores europeos entre la ciudadanía, así como la promoción de determinadas campañas que sirven para acercar a los ciudadanos la actividad de las instituciones europeas. Con este enfoque podemos destacar la celebración de la Semana de Europa en torno al 9 de mayo, Día de Europa. Esta iniciativa puesta en marcha por diversos Ayuntamientos se lleva realizando en Gijón desde el año 2012. Durante la semana se promueve y se informa sobre la cultura europea, se organizan debates, seminarios charlas, sesiones de cine europea, proyección de la película ganadora del premio Lux del Parlamento Europeo... Se colabora con los eurodiputados vinculados a Asturias, así como con las oficinas del Parlamento Europeo y de la Comisión Europea e Madrid.

Otra campaña que la ciudad lleva a cabo cada año es la “Semana Europea de la movilidad” que se celebra entre los días 16 y 22 de septiembre bajo un lema que la Comisión Europea lanza. En la última edición, ha sido “Una calle mejor es tu elección”. Con este evento se promueve el uso de los medios de transporte urbano y sostenible de diferentes maneras: áreas peatonales, carriles bici, zonas 30, etc. En la última edición se incluyó en las actividades de la semana la firma por



Gijón de la Carta Europea de la Seguridad Vial. Con ocasión de la firma del Pacto de los Alcaldes se desarrolló un vínculo entre la adhesión a esa iniciativa comunitaria y la Semana Europea de la Movilidad.

La ciudad también participa en otras campañas como la Semana Europea de Prevención de Residuos que en la ciudad gestiona la empresa municipal EMULSA. Igualmente, el área de asuntos europeos hace un seguimiento de los Años Europeos involucrándose en los mismos de manera activa. Este año como consecuencia de las elecciones al PE se prorrogó el Año Europeo de los Ciudadanos, el año 2015 será el año Europeo del Desarrollo.

4. Seguimiento de la política urbana de las instituciones y órganos europeos

Una adecuada planificación de las estrategias europeas locales debe ir acompañado de un seguimiento de las principales políticas urbanas que, por ejemplo, la Comisión Europea o el Parlamento Europeo desarrollan e impulsan. Asimismo, no se puede obviar la actividad del Comité de las Regiones, de sus trabajos e informes que, en un sentido u otro, incentivan las políticas urbanas. Así, el Ayuntamiento de Gijón bien directamente, bien a través de su participación en redes y asociaciones de ciudades trata de hacer un seguimiento de estas políticas, participar en distintos foros para hacer oír su posición y así influenciar en su desarrollo. Una muestra muy significativa de esta implicación fue la elaboración en 2005 por la Alcaldesa del Dictamen del Comité de las Regiones sobre el Reglamento del Fondo Social Europeo y del Programa PROGRESS.

Centrándonos en el actual período de programación (2014-2020) el área de asuntos europeos está siguiendo el desarrollo de la elaboración por la Comisión Europea de la Agenda Urbana Europea, pues lo considera de

vital importancia para el futuro de las ciudades europeas. En esta línea, se ha incorporado a un grupo de trabajo creado en la red EUROCITIES a través de la cual Gijón ha tenido la oportunidad de exponer sus propuestas. Una de ellas va dirigida a que la Comisión Europea no sólo se ha de fijar en las grandes ciudades europeas, sino que en sus planteamientos ha de tener en cuenta las ciudades de tamaño medio. Existe un riesgo de que la Comisión Europea se centré en las grandes ciudades y capitales europeas y de ahí el interés de Gijón en que todas las ciudades tengan reflejo en las políticas europeas.

En esta línea de actuación el área de asuntos europeos está siguiendo los trabajos del Parlamento Europeo en su legislatura actual para dar continuidad al inter grupo urbano que tradicionalmente hace un seguimiento de los temas que afectan a las ciudades europeas. Además, se siguen los trabajos de las distintas comisiones por su incidencia en las cuestiones urbanas. Esta relación con el Parlamento Europea se ve fortalecida con las relaciones que se van creando con los eurodiputados vinculados a Asturias.

Además, el área sigue atenta al desarrollo de otras iniciativas procedentes de otras instituciones europeas, como la Comisión. En este sentido Gijón se ha adherido a propuestas como el Pacto de los Alcaldes o tiene en su agenda el Mayors Adapt, entre otras.

III. LA COMUNICACIÓN DE LA ESTRATEGIA EUROPEA LOCAL

Aunque sea de manera somera no queremos dejar pasar la oportunidad de señalar la importancia que tiene la transmisión de la actividad europea de la ciudad. En primer lugar, a los propios ciudadanos, pero no solo a ellos pues la comunicación de nuestra actividad europea debe llegar también a otras ciudades de nuestro entorno y europeas, a empresas, a instituciones regionales, nacionales y también europeas...

En una sociedad como la actual la importancia de transmitir la actividad que se realiza es vital, pero si nos referimos a los temas europeos, sobre los cuales sigue habiendo un cierto recelo en la ciudadanía, esa importancia se incrementa.

En este sentido, el área de asuntos europeos el Ayuntamiento de Gijón desarrolló un portal (<https://internacional.gijon.es/>) dentro de la página web del Ayuntamiento en el que se hace una presentación del Departamento, su misión y sus objetivos, pero además se publican noticias de diversa índole, pero todas con un doble denominador común: por una parte, la conexión europea, y por otra, la vinculación a la ciudad de Gijón. La participación de Gijón en proyectos, las distintas campañas en las que la ciudad participa o las redes de las que formamos parte, tienen reflejo en las distintas secciones del citado portal. De este modo las y los ciudadanos de Gijón pueden hacer un seguimiento de la presencia de su ciudad en Europa y cómo Europa está presente en la ciudad y todo ello de manera muy sencilla.

Además, el Departamento ha aumentado su perfil en comunicación sumándose a las redes sociales. En este sentido, el Departamento de Asuntos Europeos tiene presencia en Facebook y Twitter. De manera rápida se informa tanto de la actualidad europea, como de las actividades que se desarrollan en el día a día.



IV. LA ESTRATEGIA EUROPEA LOCAL DE GIJÓN DEBE DE CONTINUAR

Gijón ha ido desarrollando su estrategia local europea de manera dinámica, sin estancarse en ningún momento, sino, por el contrario, evolucionando conforme a los cambios que se producían en el ámbito europeo y a la propia experiencia de la ciudad. El trabajo a favor de una estrategia europea local ha sido reconocido por el propio Consejo de Europa en 2010 con el Diploma la trayectoria europea de Gijón. Y ese proceso evolutivo al que aludimos continúa en el momento presente.

En ese sentido, en el horizonte inmediato la acción europea del Ayuntamiento de Gijón debería encaminarse hacia una consolidación y profundización en las vías de financiación europea, tanto en lo relativo al denominado *tramo local* de los distintos Programas Operativos de los Fondos Estructurales, como en los programas de la Comisión, siendo consciente de los cambios que implica el nuevo período de programación 2014-2020. El uso de los instrumentos financieros que la Comisión Europea pone al alcance debería ser objeto de exploración pues, sin lugar a duda, se convertirán en la vía idónea para financiar determinadas actuaciones en las ciudades. Estos requieren una dedicación especial.

Por lo que se refiere a la participación en las redes de ciudades y en las distintas campañas, Gijón debería consolidar su presencia en las mismas con una involucración más amplia de los departamentos municipales en las distintas reuniones, así como un mayor compromiso de la ciudad para poder acceder a una visibilidad en la propia red. El trabajo realizado hasta el momento denota un compromiso europeo de la ciudad que debe revalidarse. En cuanto a las campañas, por una parte, habría que coordinar la presencia de Gijón en las mismas y consolidar su celebración en el calendario de la ciudad e involucrar al tejido social de la ciudad en las mismas. Uno de sus objetivos es acercar los distintos

temas europeos a las y los ciudadanos de Gijón. La presencia de los distintos actores sociales es, por ello, fundamental.

La estrategia de comunicación es una de las últimas incorporaciones al portfolio de actividades del área de asuntos europeos y como tal debe de continuar y consolidarse. Los primeros pasos en esta dirección se han dado ya.

Además existen otros retos como la imbricación de la estrategia europea local con el proceso de planificación estratégica que actualmente está desarrollando la ciudad o la incidencia en las actividades europeas de la ciudad de la ley 27/2013 de racionalización y sostenibilidad de la Administración local. Todos ellos ya conforman la agenda del área de asuntos europeos.

Con estas premisas, la estrategia europea de la ciudad de Gijón se transformará para adaptarse a los nuevos retos que se atisban en el horizonte.



Planificación estratégica

La experiencia en materia de formulación, desarrollo y aplicación de Planes Estratégicos para el desarrollo de la Ciudad de Gijón

Ignacio Díaz Rodríguez

*Director de proyectos del Servicio de Planificación y Modernización.
Ayuntamiento de Gijón/Xixón*

“Estrategia es la creación de una posición singular y valiosa que requiere un conjunto diferente de actividades”

Michael E. Porter

I. LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA de ciudad es el proceso de visualizar un futuro deseado para la ciudad y de trasladar esta visión a retos y objetivos concretos junto con la definición de una serie de proyectos orientados a la consecución de los objetivos y, por consiguiente, a la materialización de la visión deseada para la ciudad.

La planificación estratégica cobra una dimensión prioritaria en el marco de las ciudades, ya que el desarrollo futuro de éstas depende, en gran parte, de una adecuada identificación de sus ventajas comparativas y de la puesta en práctica de actuaciones originales y específicas que las diferencie.

Para el desarrollo futuro de las ciudades la elaboración de un Plan Estratégico, cuyos **rasgos característicos** han de ser los siguientes:

- Constituir un Instrumento de Análisis
- Constituir un Instrumento de Decisión



- Constituir un Instrumento de Cooperación Público-Privada
- Crear cauces de Participación Ciudadana
- Disponer de una Estrategia Global

Entre los **beneficios** que aporta un Plan Estratégico se pueden destacar:

- Clarificar el futuro
- Ayudar a la toma de decisiones, en función de sus consecuencias previsibles
- Conducir con eficacia los cambios del entorno y de las circunstancias
- Concentrar los recursos limitados hacia temas de interés público y privado
- Estimular la visión global de los problemas y la conciencia comunitaria en organizaciones y personas

Entre las **condiciones** que deben existir para que un Plan Estratégico cumpla sus objetivos se pueden destacar:

- Voluntad positiva de todas las instituciones implicadas.
- Capacidad de liderazgo del proyecto por parte de los interlocutores públicos y privados.
- Creación de una infraestructura técnica mínima y adecuada para desarrollar el proyecto y asegurar el proceso de elaboración, control y seguimiento del Plan.
- Disposición de los recursos económicos y humanos suficientes.
- Sensibilidad ante la toma de decisiones y flexibilidad para lograr la necesaria adaptación a las exigencias de un entorno cambiante.

II. FASES



La fase de **análisis** busca la respuesta a la pregunta ¿qué ciudad queremos ser? Dotándonos de una visión común. Para ello:

- Analizamos el entorno
- Analizamos nuestra ciudad (análisis interno)
- Analizamos otras ciudades
- Definimos la batería de estrategias posibles para la ciudad

La fase de **formulación** busca trasladar la visión a retos y objetivos concretos, junto con una batería de proyectos necesarios para lograr estos objetivos y alcanzar la visión deseada. Para ello:

- Concretamos la visión deseada para la ciudad en el horizonte temporal establecido
- Elegimos de todas las estrategias posibles, aquellas que están alineadas con la visión

- Definimos las acciones concretas necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos
- Definimos los recursos necesarios para la consecución de las acciones definidas

III. PLAN ESTRATÉGICO (1991 – 1999)

En 1991, la Alcaldía de Gijón encargó la elaboración del primer Plan Estratégico (1991 – 1999). Cuando se planteó esta elaboración se tuvo en cuenta que la importancia y protagonismo económico y social de las ciudades en el ámbito europeo era cada vez mayor así como la inminencia de la implantación del Mercado Único en 1993.

Objetivos de este Plan:

- Hacer de Gijón un motor de la innovación y diversificación de la industria asturiana y centro económico de la cornisa cantábrica y del Arco Atlántico.
- Aumentar la cualificación de los recursos humanos.
- Modernizar la oferta comercial y turística, y conseguir un incremento de los mercados.
- Integrar lo rural y lo urbano.
- Asegurar un aumento en la calidad de vida de todos/as los/las ciudadanos/as.



Línea Estratégica 1: Innovar y diversificar la base industrial de Gijón para conseguir un centro económico de la Cornisa Cantábrica y del Arco Atlántico

- En lo relativo a esta línea estratégica destaca el amplio consenso entre los agentes sociales y económicos para potenciar la innovación tecnológica y la modernización industrial. Este consenso ha ayudado mucho a la promoción de nuevas inversiones: se desarrollaron múltiples actividades de promoción de la ciudad, a nivel nacional e internacional, así como la participación en redes de ciudades europeas.

Línea Estratégica 2: Hacer de Gijón una ciudad más accesible y de gran calidad ambiental

- Se observó que se había avanzado en cuanto a incremento de las infraestructuras para la conexión rápida con el exterior.
- En cuanto a la comunicación interna, se constató que se habían desarrollado múltiples proyectos para intentar racionalizar el tráfico: peatonalización de calles, renovación del transporte público, etc.
- Por lo que se refiere al incremento de la calidad medioambiental, se impulsó el Plan de Saneamiento Integral, y se puso en marcha la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica.
- También con el fin de preservar el medio natural se actuó en la regeneración de la franja costera de la ciudad y en la recuperación de las zonas rurales, iniciativas que quedaron reflejadas como principios directores del planeamiento urbanístico local.

Línea Estratégica 3: Modernizar la oferta comercial y conseguir un incremento de los mercados

- Para modernizar los puntos de venta y las técnicas de gestión comercial, en aras a potenciar Gijón como mercado extralocal, se firmó un Convenio entre el Ayuntamiento, la Asociación de Hostelería y la Unión de Comerciantes con la finalidad de elaborar un Plan de Dinamización del Comercio y la Hostelería. El resultado fue la creación de dos mecanismos de coordinación y control, el Consejo Sectorial de Consumo y la Junta Arbitral de Consumo.
- Una medida básica para mejorar las posibilidades de desarrollo comercial era la basada en las actuaciones urbanísticas: entre 1993 y 1996 se crearon 9 ejes comerciales, seguidos por otros proyectos similares en los años sucesivos.

Línea Estratégica 4: Mejorar la oferta turística

- Fue muy positiva la creación de la Sociedad Mixta de Turismo y Festejos (SMTF).
- También se evaluó positivamente el desarrollo de las infraestructuras turísticas, que tendieron a mejorar los parámetros de calidad en el servicio al visitante.



Línea Estratégica 5: Integrar lo rural y lo urbano

- En términos generales se avanzó menos de lo previsto, aunque determinados subobjetivos sí recibieron un importante impulso.

Línea Estratégica 6: Aumentar la cualificación de los recursos humanos como medio para el progreso económico y personal

- En esta línea, en general, también se había registrado un alto grado de cumplimiento. Si tomamos en cuenta que la formación de los recursos humanos es una de las bases del desarrollo económico y social de los territorios, el cumplimiento de los objetivos que se habían propuesto en este sentido tomaba especial relevancia.

Línea Estratégica 7: Asegurar para todos los ciudadanos un aumento de la calidad de vida

- La calidad de vida de los ciudadanos ha mejorado considerablemente en los últimos años, si atendemos a lo que señalan todos los indicadores en este sentido.



IV. PLAN ESTRATÉGICO (2002 – 2012)

En 2001, se inician los trabajos del segundo Plan Estratégico (2002 – 2012). Este Plan planteó el reto de la configuración del Gijón del siglo XXI. Pretendió consolidar un proyecto para Gijón abierto, plural, integrador, innovador e igualitario, que potenciase el papel del municipio en el espacio de afinidad económica y social integrado por las villas y regiones del Arco Atlántico. Un proyecto de regeneración e impulso económico, social, medioambiental, educativo y tecnológico, que generase ilusión y participación ciudadana.

Los principales factores que aconsejaron una reformulación del primer Plan fueron:

- Necesidad de ordenar los diversos planes sectoriales en marcha.
- Las nuevas tendencias del entorno.
- La ampliación europea y sus consecuencias.
- Los avances de las TIC.
- La necesidad de articular los grandes proyectos de infraestructuras, equipamientos y urbanismo.

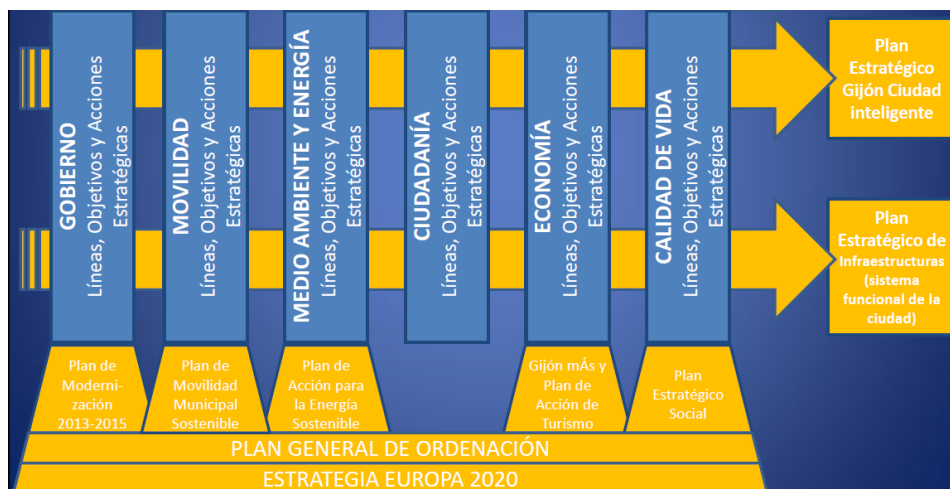


V. PLAN ESTRATÉGICO (2014 – 2024)

En febrero de 2014, la Junta de Gobierno Local acordó la puesta en marcha del proceso de formulación del **Plan Estratégico (2014 – 2024)**.

El Plan Estratégico 2014-2024 estará basado en la estrategia Europea 2020 y se configurará en 6 Ejes de Desarrollo, Gobierno, Movilidad, Medio Ambiente y Energía, Ciudadanía, Economía y Calidad de Vida.

Así mismo, se obtendrán dos planes transversales denominados **Plan Estratégico Gijón Ciudad Inteligente**, que relacione los proyectos de innovación tecnológica identificados en los Ejes mencionados y el **Plan Estratégico de Infraestructuras**, o sistema funcional de la ciudad, para su incorporación al Plan General de Ordenación.



PEG 2024 : <http://peg2024.gijon.es>



El liderazgo último de la formulación del Plan recae en el Consejo Social de la Ciudad, quien velará por una correcta ejecución del proceso y por la involucración de todos los agentes públicos y privados en el desarrollo del mismo.

El Comité Ejecutivo es la Junta de Gobierno Local, quién ordenará la realización de los trabajos, aprobará la composición de los diferentes grupos de trabajo y los temas clave de análisis y, quien trasladará al Consejo Social, tras aprobarlos, los documentos finales del Plan: el diagnóstico de ciudad y el Plan Estratégico para su ratificación.

A nivel técnico se ha constituido, dentro del Ayuntamiento, un Comité Técnico de Seguimiento que está involucrado en el desarrollo de los trabajos, vela por su correcto desarrollo y supervisa los documentos finales antes de su derivación a la Junta de Gobierno Municipal.

El proceso de formulación del Plan Estratégico tendrá una duración de 13 meses, desde el 1 de abril de 2014 al 30 de abril de 2015 y se dividirá en dos fases.

La **primera fase** denominada "Elaboración del Diagnóstico de Ciudad", con 6 meses de duración, incluirá un Análisis Externo, de identificación de amenazas y oportunidades existentes y un Análisis Interno, de detección de debilidades y fortalezas.

La **segunda fase** denominada "Formulación de la visión estratégica, las líneas y objetivos estratégicos y las acciones estratégicas viables" tendrá de duración 7 meses y culminará con la presentación del Plan Estratégico de Gijón 2014-2024.

Del 1 de mayo al 31 de diciembre de 2015 se desarrollará la denominada **tercera fase** "Impulso y seguimiento, implementación inicial de las acciones" que estará centrada en la puesta en marcha de las acciones estratégicas, bien a través de presupuesto municipal, bien derivando acciones a otras administraciones públicas competentes en la materia, o bien, formulando proyectos conjuntos de cooperación público.-privada para la obtención de financiación, preferentemente europea.



Gijón: una ciudad en transición económica

Reflexiones sobre como diseñar la planificación urbanística para potenciar los sectores creativos, intensivos en conocimiento y de alto valor añadido de la ciudad

Fernando Rubiera Morollón

Ana Viñuela

Diana Gutiérrez Posada

REGIOlab – Laboratorio de Análisis Económico Regional de la Universidad de Oviedo

Resumen

Gijón se encuentra en un punto de inflexión entre el pasado, basado fundamentalmente en la industria tradicional que dominó la especialización productiva de la ciudad durante la mayor parte de la segunda mitad del siglo XX, y un futuro en el que está aún pendiente de definir en qué sectores se apoya principalmente. El objetivo de las políticas e inversiones realizadas durante los últimos años ha sido impulsar los sectores más intensivos en creatividad, desarrollo tecnológico y conocimiento. Sin embargo, los resultados conseguidos son aún limitados. La ciudad presenta los niveles de desempleo más altos de la región, sin acabar de encontrar actividades económicas generadoras de renta y empleo con capacidad de reemplazar a las que existían bajo modelo industrial. Es sin duda el momento apropiado para abrir una reflexión que ayude a impulsar una visión de conjunto para la puesta en marcha de los nuevos planes estratégico y urbano de Gijón y revisar qué acciones urbanísticas o socio-económicas pueden tener más éxito en la modernización del tejido empresarial del municipio. Con ese objetivo principal se realiza, primero, una revisión de los principales rasgos

socioeconómicos de Gijón y, sobre la base de estos rasgos, se evalúa el modelo económico con mayores posibilidades de conducir a Gijón por una senda de crecimiento sostenible y derivado hacia sectores intensivos en conocimiento y/o tecnología. A partir de la identificación de este modelo económico se reflexiona sobre las directrices generales que la planificación urbanística debería contener para apoyar el desarrollo de dicho modelo.

I. INTRODUCCIÓN

Gijón se encuentra en un punto de inflexión entre el pasado industrial, que dominó la especialización productiva de la ciudad durante la mayor parte de la segunda mitad del siglo XX, y un futuro, que está aún pendiente de definir. Durante las dos últimas décadas se han realizado políticas e inversiones fundamentales y renovadoras en el municipio que han generado extraordinarias potencialidades para desarrollar un modelo económico coherente con su pasado industrial pero enfocado hacia sectores más intensivos en conocimiento, tecnología y mayor valor añadido. La ciudad, de más de 275 mil habitantes, forma parte de un área metropolitana emergente que supera los 800 mil habitantes, dentro de la cual podría ejercer una posición de liderazgo económico-industrial. Sin embargo, este tránsito entre pasado y futuro, entre industria tradicional y sectores intensivos conocimiento, no es, en absoluto, sencillo. Para aprovechar las inversiones y esfuerzos realizados en las décadas pasadas Gijón debe plantear una *estrategia integral de crecimiento inteligente*; esto es, un modelo de crecimiento que, partiendo de su actual realidad socio-económica, proyecte un desarrollo sostenido y sostenible basado en el impulso de los sectores dinámicos con mayores potencialidades.

El diseño de esta estrategia integral escapa a las posibilidades de una breve reflexión como la que se plantea en estas hojas. Sin embargo, si

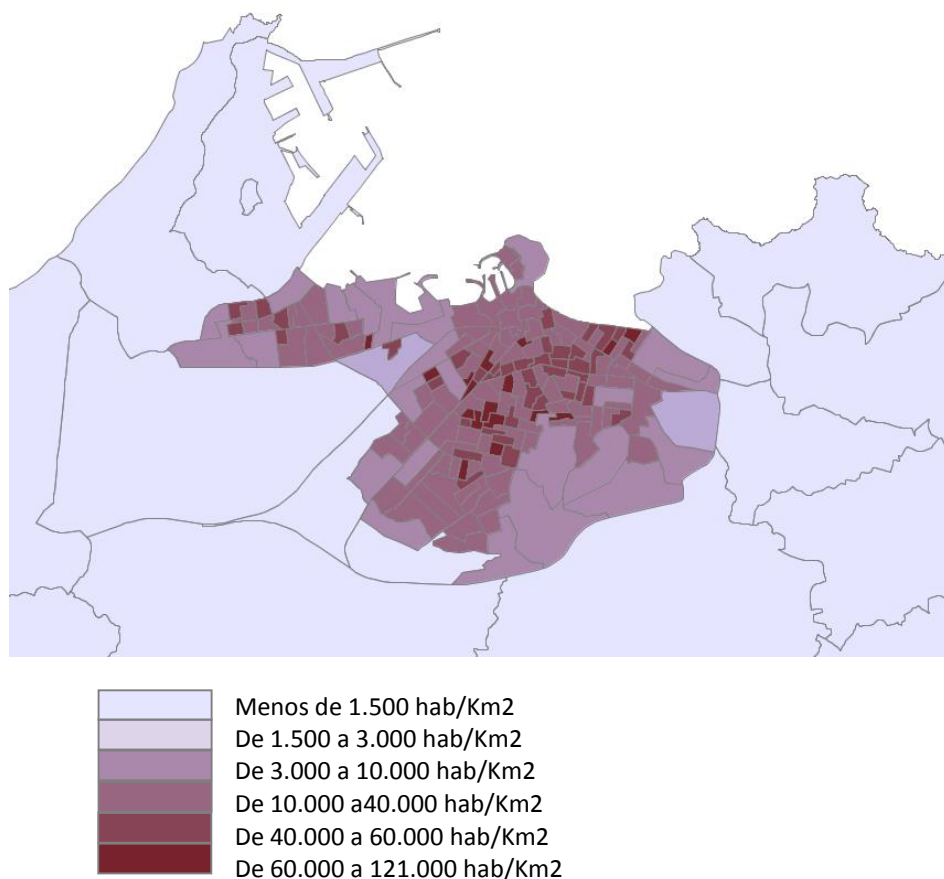
podemos considerar las distintas posibilidades o modelos económicos que son realísticamente posibles y valorar que rasgos generales debería tener la planificación urbanística de la ciudad para conducirla por la senda que impulse más claramente los sectores intensivos en conocimiento, tecnología y/o creatividad.

De acuerdo con este objetivo organizamos este texto del siguiente modo. Primero, sección II, se hace un resumen rápido de los rasgos socioeconómicos del municipio de Gijón. Sobre ello revisamos los distintos modelos económicos por los que el municipio puede apostar realísticamente, sección III. La sección IV completa el trabajo reflexionando sobre las directrices generales de planificación urbana que serían oportunas para impulsar las actividades más creativas o intensivas en conocimiento. Terminamos con una sección V de resumen y principales conclusiones.

II. LA REALIDAD SOCIOECONÓMICA DEL MUNICIPIO DE GIJÓN

El municipio de Gijón se extiende en 181,6 km², de los cuales 38 (21%) es superficie urbanizada, 6,6 (3,8%) es urbanizable y 22,6 (12,4%) forma parte de los núcleos rurales. Tiene una población de 275.274 habitantes (dato de 2013, INE) y cuenta con una densidad de población de 1515,83 habitantes por km².

Mapa 1. *Densidad de población del municipio y ciudad de Gijón por distritos censales (2011)*



Es la ciudad de mayor tamaño dentro de una emergente área metropolitana con más de 800 mil habitantes, lo que la sitúa entre los diez entornos urbanos más importantes de España. La ciudad de Gijón dispone de una infraestructura portuaria que en los últimos años ha ampliado enormemente su capacidad, estando al nivel de las principales infraestructuras de este tipo del país. Asociado a dicha infraestructura se ha desarrollado el mayor complejo de suelo industrial de la región y uno de los mayores de España, que se suma a otros polígonos y complejos

industriales del municipio y también del área metropolitana. Gijón cuenta además con un campus universitario reconocido como *campus de excelencia internacional*, y un parque científico y tecnológico situado a menos de 500 metros del mismo. El esfuerzo inversor realizado en el edificio de La Laboral lo ha convertido en un extraordinario complejo cultural y símbolo del avance y transformación de la ciudad.

Sin embargo, al mismo tiempo, el municipio de Gijón, roza la cifra del 25% de desempleo (datos del primer trimestre de 2014 estimados desde REGIOlab) lo que la sitúa en la cabeza del Principado de Asturias. Presenta las tasas de incidencia de la pobreza más altas de Asturias muy por encima de la media de España. Estos preocupantes datos muestran como la ciudad aún no ha encontrado las nuevas actividades capaces de regenerar el declive de la industria tradicional que generaba empleo y renta en el pasado. El municipio/ciudad Gijón ha perdido 7.848 habitantes en la última década y su población tiende rápidamente hacia el envejecimiento.

Aunque Gijón es considerado un municipio industrial al concentrar el 23,68% del empleo industrial de Asturias y el 21,8% de los trabajadores industriales, la realidad es que el porcentaje de empleados en el sector servicios supera ya el 47% (véase el Cuadro 1). La especialización industrial es sólo superior a la de otros municipios de la región en algunas ramas muy concretas situándose en la mayoría de ellas claramente por debajo de Avilés, Siero o las cuencas (véase el Cuadro 2). El grado de especialización sectorial, cuantificado mediante el cociente de localización que compara el peso de un sector en el municipio o ciudad con el peso que tiene en la región, muestra como los sectores terciarios de Gijón son tan relevantes o más que las actividades industriales. Destaca la importancia de sectores como servicios profesionales, científicos y administrativos.

Cuadro 1. Cifras de empleo sectorial relativas y absolutas de Gijón (2012)

Sector	Empleo Asturias	Empleo Gijón	Peso de Gijón en el empleo del Principado
Agricultura y pesca	15.360 (4,22%)	576 (0,65%)	3,75%
Industria y construcción	81.169 (22,28%)	19.219 (21,84%)	23,68%
Servicios	163.091 (44,77%)	41.965 (47,68%)	25,73%
Administración pública, educación y sanidad	78.998 (21,69%)	18.603 (21,14%)	23,55%
Otros servicios	25.677 (7,05%)	7.643 (8,68%)	29,77%
Empleo total	364.295 (100%)	88.006 (100%)	24,16%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Cuadro 2. Cociente de localización según rama de actividad de los principales municipios asturianos (2012)

Sector	Rama	Gijón	Oviedo	Avilés	Siero	Cuencas
Agricultura y pesca	Agricultura y pesca	0,155	0,106	0.360	0.404	0.780
	Industrias extractivas	0,072	0.304	0.194	0.198	5.351
	Alimentación, bebidas y tabaco	0,585	0.266	0.569	3.430	0.807
Industria y construcción	Otras industrias manufactureras	0,729	0.514	1.204	1.244	1.121
	Metalurgia y productos metálicos	1,335	0.393	2.278	0.393	0.528
	Industria transformadora de los metales	1,495	0.312	0.977	1.249	1.825
	Energía eléctrica, gas, agua y saneamiento	0,580	1.144	0.687	1.990	1.120
	Construcción	0,923	0.808	0.905	1.239	0.962
	Comercio	1,052	0.904	1.056	1.687	0.934
Servicios	Transporte	1,051	0.795	1.187	1.414	0.928
	Hostelería	1,019	0.846	0.829	1.035	1.041
	Información, comunicaciones y servicios financieros	0,984	1.697	1.240	0.382	0.976
	Actividades profesionales, científicas y administrativas	1,150	1.537	0.805	0.858	0.611
	Administración pública, educación y sanidad	0,975	1.306	0.992	0.516	1.206
Otros servicios	Otros servicios	1,232	1.321	0.847	0.678	0.792

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Es decir, la conclusión de este repaso apresurado de las cifras socioeconómicas de Gijón nos lleva a concluir que la ciudad no es ya una ciudad solamente industrial. El peso de las actividades terciarias supera al de la industria. La ciudad está abandonando un modelo económico claramente industrial, pero no ha encontrado aún cuál es su nuevo modelo, lo que se refleja en una pérdida de dinamismo económico, demográfico y, sobre todo, en tasas de desempleo especialmente elevadas.

III. EN BUSCA DEL MODELO ECONÓMICO DE GIJÓN

La estrategia de *especialización inteligente* (*smart specialization*) es la nueva metodología de la política de cohesión económica y social de la Unión Europea. Consiste en diseñar una agenda de objetivos, inversiones y estrategias basada en la realidad específica de cada territorio adecuadamente estudiada. Cada territorio parte de una realidad y unos condicionantes económicos, sociales y geográficos muy diferentes que hacen que las políticas aplicadas en otros lugares con éxito no tengan por qué dar resultados en ese lugar concreto. Sobre esa idea, una estrategia de *especialización inteligente* es aquella que logra: (i) identificar, comprender y evaluar el contexto económico y social de partida para, apoyándose en ello, nunca ignorándolo (ii) diseñar un conjunto de acciones vertebradas en torno a una estrategia que permita aprovechar las potencialidades y fortalezas y reducir los riesgos y debilidades del lugar.

El diseño de una estrategia de *especialización inteligente* para la ciudad de Gijón excede las posibilidades de este documento. Para su desarrollo es necesario combinar un estudio técnico de planificación estratégica en el que (i) un amplio grupo de expertos expresen su opinión sintetizada por un equipo técnico altamente preparado, (ii) se recoja la opinión

pública de la ciudad mediante muestreos correctamente diseñados y se trate la información obtenida con técnicas estadísticas precisas para captar y sintetizar las distintas sensibilidades y realidades sociales que conviven en el municipio y (iii) se apueste políticamente por una de las múltiples opciones que un estudio de ese tipo seguramente ofrecería.

Sin embargo, sujeto a lo que un estudio más profundo podría desvelar, el análisis de los datos presentados brevemente en el apartado anterior muestran que la ciudad de Gijón tiene potencialidades extraordinarias para desarrollar distintos modelos, siendo tres de ellos los que de manera más evidente parecen encajar en su situación actual y ser capaces de abrir las perspectivas de mayor dinamismo:

- a) *Modelo económico vertebrado alrededor del puerto y el suelo industrial disponible y basado en las actividades manufactureras y logísticas.* Hay varios hechos diferenciales de la ciudad de Gijón que sugieren potencialidades de mantenimiento y recuperación del dinamismo industrial de la ciudad: (i) la posición geográfica de Gijón en el centro de la cornisa cantábrica, perfectamente integrado con el área central de la región, un área urbana de más de 800.000 habitantes, bien comunicado con todo el centro/norte peninsular y apoyado en una red de infraestructuras muy eficiente desarrollada en los dos últimas décadas en el norte de España; (ii) la infraestructura portuaria que dota a la ciudad de un puerto de primera línea capaz de sostener la máxima actividad portuaria en un país se deriva crecientemente a la exportación; (iii) el amplísimo suelo industrial disponible, especialmente en el complejo industrial de ZALIA, el más grande del Principado de Asturias vinculado al puerto industrial de Gijón y al eje industrial Gijón-Avilés que se mantiene como el corazón manufacturero del área central y (iv) la tradición industrial del municipio y del propio

área central con amplia mano de obra cualificada en los distintos niveles y una cultura social industrial arraigada.

- b) *Modelo económico basado en sectores avanzados, nuevas tecnologías, energías renovables y desarrollo de una ciudad inteligente y sostenible.* Las decisiones políticas e inversiones realizadas en las dos últimas décadas han abierto la posibilidad de un Gijón basado en actividades más avanzadas que van desde los servicios técnicos a la industria intensiva en conocimiento y/o tecnología. De nuevo, se observan varias potencialidades que permiten creer en la posibilidades de este modelo de crecimiento: (i) el campus universitario de excelencia internacional que la Universidad de Oviedo ha desarrollado en Viesques, con una apuesta decidida por la internacionalización, el desarrollo científico/tecnológico, la integración universidad/empresa y la apuesta por la excelencia investigadora; (ii) el parque científico y tecnológico, que ha demostrado un extraordinario dinamismo creando en la periferia de la ciudad y junto al campus universitario una fuerte aglomeración de industrias avanzadas y servicios tecnológicos perfectamente interconectados con la universidad y que cuentan con extraordinarios accesos a los potenciales clientes de todo el área central de Asturias; (iii) un tejido industrial en la ciudad -y el resto del área central- que deriva de modo natural hacia las actividades más avanzadas, escapando de las condiciones de producción que los países emergentes ejercen sobre la industria tradicional y (iv) amplio capital humano muy cualificado y con capacidad de regeneración y crecimiento gracias a la amplia presencia de facultades técnicas de la Universidad de Oviedo en Gijón.
- c) *Modelo económico basado en los servicios, el turismo y el desarrollo comercial.* Este es el modelo al que por la tendencia

demográfica la ciudad puede ir derivando de modo natural. El desarrollo del turismo de la costa verde unido al envejecimiento de la ciudad y de toda la región y la existencia de ciertos enclaves de gran futuro dentro de la ciudad permiten pensar en que los sectores vinculados a la hostelería, comercio y servicios pueden tener un creciente desarrollo en la próxima década.

No son tres modelos opuestos ni incompatibles. De hecho se puede, y seguramente se debe, desarrollar simultáneamente los tres. Gijón tenderá, de manera natural por sus dinámicas demográficas endógenas y contexto socio-económico, al desarrollo del modelo c). Esta tendencia hace que, de los tres, sea el que menos atención estratégica precise, aunque sea conveniente proyectar espacios que permitan el desarrollo de la hostelería y el comercio en el seno de la ciudad y estimar las necesidades de servicios e instalaciones para personas mayores. El modelo a) es el que mayor número de puestos de trabajo puede generar y que seguramente cuente con mejor acogida en el corto plazo. La apuesta portuaria y el suelo industrial puesto en juego en el complejo de ZALIA fuerzan, por responsabilidad política, su aprovechamiento. El modelo b) es el que mayor potencial futuro puede llegar a tener, y es el modelo bajo el que se puede evitar que la ciudad caiga en una decadencia demográfica a la que podría llevar una apuesta centrada en el modelo c) o un crecimiento basado en la industria tradicional de bajo valor añadido si sólo se apuesta por el modelo a). Si se impulsan el desarrollo científico y tecnológico de la ciudad se ayuda a desarrollar el industrial y no entra en conflicto alguno por el desarrollo terciario. Mientras se concreta el modelo económico de Gijón y a la espera de que los estudios de planificación estratégica y urbanística precisen la apuesta política a realizar lo más conveniente es hacer una planificación urbanística para una ciudad que parte de un modelo fundamentalmente basado en la industria tradicional pero que trata de derivar hacia la industria avanzada y servicios tecnológicos coherentes con su pasado industrial, modelo b).

IV. LA FORMA URBANA APROPIADA PARA UNA CIUDAD EN TRANSICIÓN DE LA INDUSTRIA TRADICIONAL A LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS AVANZAROS

Para el desarrollo de una ciudad basada en servicios tecnológicos y actividades de investigación y desarrollo, industria intensiva en conocimientos, logística, transporte y manufacturas de valor añadido, Gijón debe destacar por su creatividad y capacidad de innovación, fundamentalmente industrial, por una gran espontaneidad social y empresarial así como una alta flexibilidad operativa. La ciudad debe señalizarse como líder en energías renovables, industrias asociadas a las mismas y un desarrollo urbano altamente sostenible. La capacidad creativa e innovadora de una ciudad reside en su tejido empresarial y en su realidad social, pero su impulso y aliento puede realizarse desde el sector público y, sobre todo, desde él se pueden sentar bases que favorezcan un entorno altamente creativo e innovador. Esto implica un diseño de un modelo físico de ciudad que favorezca la interacción de agentes: individuos, empresarios, científicos y creativos artísticos e industriales, lo que se traduce en unos aspectos inspiradores de la forma urbana que se comentarán en la sección siguiente, pero también en la potenciación de los espacios públicos de trabajo e interacción social, tales como museos acordes con esta línea estratégica, y la prioridad de los espacios urbanos de carácter científico-técnico. Dentro de esta estrategia es fundamental el eje físico e institucional que se forma entre el campus universitario de Viesques, el Campus de Excelencia Internacional de la Universidad de Oviedo, y el Parque Científico y Tecnológico de Gijón (Cabueñes). En torno a este eje está La Laboral y el Centro de Arte Industrial que complementan un lugar que, junto con el complejo industrial y portuario de ZALIA, pueden ser los emblemas del nuevo modelo económico por el que apueste la ciudad. Este eje debe potenciarse tanto en lo que se refiere al espacio físico por el que crecer como en mejoras en su conectividad interna y con el resto de la ciudad.

Además, es necesario fomentar el las relaciones entre las empresas e instituciones que lo componen.

Una forma de señalar a la ciudad entorno a este modelo avanzado y sostenible y facilitar la interacción de las empresas e instituciones que conviven en ella es convertir a Gijón en una *smart-city* (ciudad inteligente), esto es, poner en marcha todo un conjunto de sistemas, sensores y detectores que permitan monitorizar la ciudad identificando con rapidez, por ejemplo, donde se producen problemas de aparcamiento, tráfico o contaminación, y pudiendo dirigir la gestión de la ciudad, en el corto y medio plazo, con una enorme efectividad. Este modelo de ciudad inteligente se está extendiendo en Europa y ya hay varias ciudades en España que lo han empezado a desarrollar. La potencialidad de Gijón para señalizarse con personalidad propia es integrar al ciudadano. Los gijonenses han sido siempre muy participativos. La aparición de los *smart-phones* y otras plataformas móviles permite desarrollar aplicaciones para conocer dónde se encuentra el autobús que se va a usar, dónde está ubicada la oficina municipal de cada temática... mejorando el aprovechamiento de los servicios públicos proporcionados. Pero además permiten transmitir información del ciudadano al administrador, de modo que se puede informar en tiempo real dónde hay un problema: dónde no funciona una farola o hay estacionado un bache en la calzada. Se pueden complementar estos servicios dotando a la ciudad de puntos de acceso libre a internet.

En el marco de las ciudades inteligentes, Gijón tiene que destacar por su sostenibilidad medio-ambiental. Esto implica que los proyectos verdes, parques dentro de la ciudad y espacios naturales alrededor de la misma deben ser prioritarios, así como la promoción de transportes sostenibles (además de transporte público, promover la bicicleta y/o el coche eléctrico). Gijón debe señalizarse como pionera en estos aspectos

haciendo compatible una ciudad industrial con una ciudad verde, habitable y sostenible. En este sentido también es fundamental tener claro un mapa de riesgos medio-ambientales para programar acciones urbanísticas tendentes a minimizarlos o mitigarlos.

Todo modelo económico que base su esencia en la creatividad implica la necesidad de conectar e impulsar la actividad social y empresarial en la ciudad y que todo ello se desarrolle en un contexto de sostenibilidad. Ambos aspectos coinciden en un modelo de ciudad: la ciudad compacta y con un centro principal bien definido. Desde la obra de Jane Jacobs y, más recientemente Richard Florida, existe una amplia literatura académica que estudia en profundidad como la forma urbana afecta a la capacidad de crecimiento económico y/o desarrollo creativo. Los dos autores citados lideran en dos momentos de tiempo una corriente que defiende que el modelo de ciudad más generador de creatividad e intercambio de ideas es la ciudad compacta, esto es, densa, con límites claros y que evita su expansión en viviendas unifamiliares dispersas. Al mismo tiempo, la evidencia de que este tipo de ciudad es medioambientalmente más sostenible es contundente. La ciudad compacta usa menos suelo por lo que es menos agresiva con su entorno, respetando medios naturales próximos a ella. En una ciudad compacta las dimensiones son menores lo que facilita moverse en transportes sostenibles –o a pie– y reduce el uso del vehículo privado, reduciendo las emisiones de CO₂, evitando los atascos de tráfico y limitando también la contaminación acústica. La densidad de población mayor de una ciudad compacta facilita la gestión de residuos. El sistema de suministro de agua es menos costoso y más eficiente. Lo mismo ocurre con el consumo de energía. Si la ciudad compacta tiene, además, un centro principal muy dinámico con amplios espacios para que se produzca la vida social y la interacción entre sus habitantes se crean dinámicas muy beneficiosas para la calidad de vida y los procesos creativos. Los lugares más dinámicos del mundo suelen ser grandes urbes compactas y con centros muy

dinámicos y claramente definidos, donde se plasma una intensa vida social y cultural. El modelo de ciudad creativa y sostenible pasa, por lo tanto, por reforzar la densidad de la ciudad, re-compactarla e impulsar la vida del centro.

Gijón arrastra aún las consecuencias de un crecimiento muy disperso antes de los años 80 en núcleos rurales de su periferia. Durante el gran desarrollo de los años 90 y última década la ciudad tuvo, como casi todas las urbes españolas, un intenso crecimiento residencial. Algunos de los proyectos fueron diseñados para crecer desde fuera hacia dentro, pero el declive inmobiliario ha frenado su desarrollo, quedando desconectados del resto de la ciudad. El primer objetivo de este nuevo plan de ordenación urbana debería ser identificar los espacios edificables dentro de los límites de la ciudad. El objetivo es claro: evitar crecer hacia fuera y re-compactar la ciudad usando esos espacios. No obstante, es necesario recordar que la ciudad compacta no permite desarrollar todo su potencial si no existen espacios amplios para el desarrollo de la vida urbana; en este aspecto Gijón es una ciudad privilegiada porque cuenta con un amplio número de parques y espacios abiertos, así como centros culturales y sociales, teatros y espacios de entretenimiento públicos y privados. El crecimiento hacia dentro que se propone debe hacerse reforzando la presencia de los espacios de desarrollo de la vida social y cultural de la ciudad facilitando la expresión de la vida urbana. También es necesario señalar que para que una ciudad sea densa, no es necesario que se construya en altura. Edificios de tres a seis plantas pero en una disposición compacta garantizan la densidad necesaria para que la ciudad sea sostenible, sea fácil tener un transporte público de calidad y se evite un uso del suelo excesivo pero soslayan un crecimiento en altura que genera otros problemas. El diseño de la ciudad debe encontrar el equilibrio entre una altura moderada que respete el paisaje urbano y el patrimonio previo con un desarrollo compacto y denso que asegure la sostenibilidad.

Un crecimiento del suelo urbano excesivamente amplio podría producir una expansión innecesaria a de la ciudad o un crecimiento tipo *leapfrogging* (salto de rana) que consiste en que, ante una demanda mayor del suelo disponible, los promotores optan por edificar en las parcelas más alejadas para así aprovechar al mayor valor que tendrán después los edificios que finalmente se ubiquen en la parte intermedia. Este proceso, que se ha dado en algunas ciudades españolas donde se ha habilitado mayor suelo urbanizable que el realmente demandado y que en menor medida se ha observado en algunos casos puntuales en Gijón, amenaza el crecimiento compacto y dificulta los sistemas públicos y sostenibles de transporte. Para evitarlo, no conviene poner el suelo urbano en fases, y siempre crecer de dentro afuera o re-compactando la ciudad, habilitando para la construcción de todas las parcelas que existen dentro de los límites de la misma y sólo cuando estas empiecen a agotarse, tendría sentido habilitar más espacio residencial.

La dinamización del centro pasa por aspectos que no tienen que ver sólo con la forma urbana, como unas buenas comunicaciones que hagan muy sencillo acceder al mismo, preferentemente en transporte público. El centro de Gijón, como ocurre muy frecuentemente en las ciudades orientadas al mar, es alargado siendo más extendido y difuso que el centro en otras ciudades interiores o costeras que crecen de espaldas al mar (como pueden ser los casos de Oviedo y Avilés). Pero esto puede ser un elemento a su favor, al poder disponer de un centro más amplio que integre distintas visiones de la ciudad. Lo importante es no frenar la vida social y comercial del centro. Algunas de las marcas comerciales más importantes, como es el caso de El Corte Inglés, no están ubicadas en el centro de la ciudad. Esto ocurre también con algunos de los centros de actividades de ocio y culturales, como el teatro y centro artístico de La Laboral. Aunque en un principio pueda restar dinamismo comercial y cultural al centro de la ciudad, el plan urbano debe garantizar que no haya más casos de este tipo que comprometan el valor del centro urbano. Para

ello se debería evitar en el futuro el establecimiento de centros comerciales fuera del centro urbano e impulsar, en la medida de lo posible, nuevos centros culturales el propio centro.

El eje físico entre el campus universitario de Viesques, campus de excelencia internacional de la Universidad de Oviedo, y el Parque Científico y Tecnológico recoge la esencia del modelo de futuro ideal para Gijón. Este eje debe ser potenciado y establecido como prioritario en el plan urbano. Es la esencia del Gijón más moderno y debe proyectarse espacio para su desarrollo y crecimiento óptimo, incluso proyectándose - en la medida de lo posible-, una ampliación del Parque Científico y Tecnológico. Conociendo las fuertísimas economías de localización que se generan entre empresas privadas (y públicas) por el mero hecho de estar geográficamente ubicadas en el mismo parque (o cerca), sería un gravísimo error planificar nuevos parques en otras zonas de la ciudad; claramente se debería apostar por ampliaciones o extensiones en zonas contiguas al parque actual y/o al campus universitario. Por su parte, no es previsible que la Universidad vaya a experimentar grandes crecimientos, de modo que la extensión actual del campus será suficiente en el futuro. Sin embargo, sí es prioritario interconectarlo correctamente. Debería valorarse un sistema de transporte interno que permita una movilidad rápida y eficiente dentro del campus, entendiéndose éste desde La Laboral hasta el inicio del barrio de Viesques. De otro modo se corre peligro de que no se facilite la necesaria interacción entre centros universitarios y entre la Universidad y la empresa que implica, físicamente, la interacción entre el campus y el parque científico.

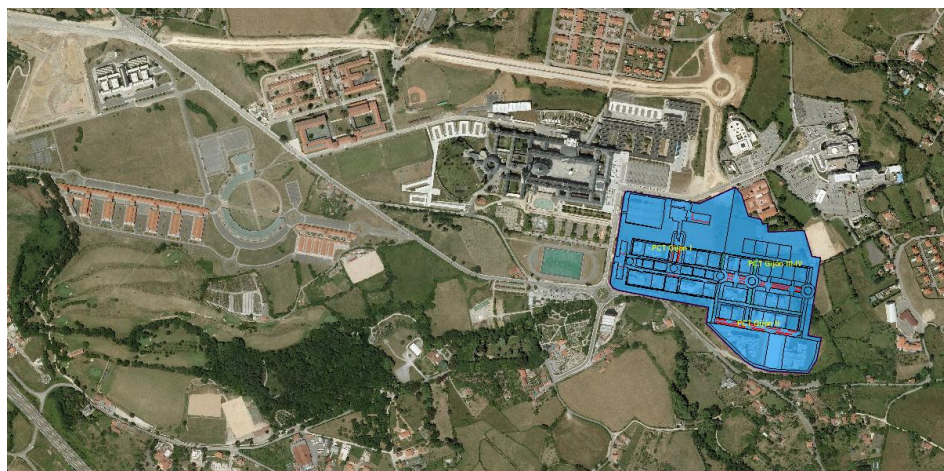


Fig. 1. *Campus Universitario de Viesques y parque científico y tecnológico*

A diferencia de nuestra apuesta por disponer de más espacio en el Parque Científico y Tecnológico (en el entorno del existente y nunca alejado del mismo) para fomentar los servicios avanzados y el conocimiento, nuestra recomendación para el sector industrial sería no habilitar más espacio industrial. Asturias ya dispone de suelo industrial abundante. Los dos grandes retos desde el punto de vista de las infraestructuras públicas eran mejorar las comunicaciones por carretera de la región y eliminar la escasez de suelo industrial que existía en los años 80. El esfuerzo en ambos aspectos ha sido grande y ambos temas han quedado resueltos para las próximas décadas. La cada vez menor demanda de suelo industrial, unido a la increíble oferta de espacios para este uso en la región, hace que lo conveniente sea no habilitar más espacio para este uso simplemente porque no será utilizado. Sin embargo, es fundamental dar uso al gran complejo industrial de ZALIA y aprovechar todo lo que nos ofrece la infraestructura portuaria. El desarrollo urbanístico en este entorno debe estar supeditado a dejar espacios para la futura ampliación de infraestructuras.

V. CONCLUSIONES

Gijón se encuentra en un punto de inflexión desde un modelo económico fundamentalmente basado en la actividad industrial con predominio de la industria tradicional intensiva en mano de obra a un modelo que aún está sin definir con claridad. La ciudad, por su estructura económica y social, tiene extraordinarias potencialidades para destacar en actividades industriales y logísticas vinculadas a los proyectos de suelo industrial e infraestructura portuaria. Se han hecho importantes esfuerzos para posicionarse en el camino de un modelo apoyado en sectores más dinámicos y de mayor valor añadido basados en los servicios técnicos, industria avanzada y energías renovables entre otros. Sin embargo, todo este potencial podría no llegar a hacerse efectivo si no se propicia y construye un entorno general de apoyo a estos sectores.

Se necesita potenciar una estrategia transversal que partiendo de la realidad económica y social real de Gijón vaya derivando a la ciudad por una senda apropiada para desarrollar y atraer los sectores más dinámicos y señalarse nacional e internacionalmente como un lugar adecuado para el desarrollo de servicios intensivos en conocimiento la inversión en industrias avanzadas. Esto no se enfrenta en absoluto a otras posibles opciones, como el turismo o la actividad cultural, que también pueden impulsarse. La definición de un plan estratégico para la ciudad en el marco de su entorno metropolitano es esencial y debe vertebrar toda la política municipal. El diseño de este plan estratégico excede las posibilidades de este documento. En el mismo nos hemos limitado a revisar las potencialidades de la ciudad identificando los aspectos relevantes para su planificación urbana y esencialmente coincidentes con distintos modelos de ciudad que sean coherentes con su realidad, pasado y posible futuro.

El futuro más alentador de Gijón pasa por el impulso de las actividades más intensivas en conocimientos y tecnología, -los sectores de servicios de apoyo industrial, industria avanzada y energías renovables- sin descuidar sus tradicionales sectores manufactureros y logísticos. Para ello se tiene que señalar a la ciudad nacional e internacionalmente como un lugar destacado en creatividad industrial y empresarial y sostenibilidad medio-ambiental. Esto implica promover una ciudad compacta, densa, con un centro fuerte y un crecimiento sostenible. Para ello el crecimiento durante la próxima década debe producirse hacia dentro ocupando los espacios urbanizables disponibles, regenerando edificios y solares y evitando la dispersión en la periferia. El crecimiento de suelo debe ir acompañado a la demanda. No hay necesidad de suelo industrial y las necesidades de suelo residencial serán moderadas. Sólo el suelo destinado a actividades científicas y tecnológicas debe crecer en el eje del Parque científico y tecnológico y el campus universitario, a modo de expresión del modelo de ciudad que se desea impulsar. Gijón puede liderar el desarrollo de la emergente área central de Asturias mejorando la conectividad del centro de la ciudad con su periferia y con el resto de ciudades del área central así como proyectando un crecimiento preferente hacia el eje del área central.

Gijón, paisaje industrial heredado y su nueva cualificación

Rogelio Ruiz Fernández
Dr. Arquitecto Urbanista

Resumen

Se trata de estudiar la importancia de la industria en Gijón, su planteamiento y localización urbana y su cualificación arquitectónica relacionándola con los promotores, públicos o privados, y la importancia de los buenos ejemplos como difusores de la necesidad del buen diseño.

Palabras clave: *urbanismo, Gijón, Asturias, industria, arquitectura.*

Este artículo se redacta para el *Grupo de Estudios Jurídico-Sociales sobre Territorio y Desarrollo Sostenible* de la Universidad de Oviedo que organizó el *FORO DE DEBATES SOBRE REGENERACIÓN URBANÍSTICA Y TERRITORIAL INTEGRADA: GIJÓN* el 13 de Noviembre de 2014 y recoge trabajos anteriores del autor no publicados y en especial arrancó con la presentación en Sevilla en el año 2005 representando al Ayuntamiento de Gijón y la iniciativa europea REVITA, para la revitalización de ciudades del acero, por encargo del recordado arquitecto D. Javier Esteban-Infantes. Se valora aquí la situación industrial en Gijón, su cualificación por la arquitectura y el desarrollo urbano que en esta área se ha producido y conocemos hasta el día de hoy (Noviembre 2014).

I. CRUCE DE CAMINOS

Los comportamientos sociales van siempre por delante de las leyes que los tratan de regular y las realidades geográficas y urbanísticas van también por delante de los nombres o delimitaciones locales que les queramos imponer urbanistas, geógrafos, economistas o políticos. Así pues esta breve visión de la realidad industrial de Gijón es extrapolable y asumible para toda Asturias y especialmente para el núcleo central, un área Metropolitana de la que no paramos de hablar mientras ella sola se va consolidando a nuestro margen, ocupando con la inmensa mayoría de los asturianos (cerca de 800.000) una zona Oviedo-Llanera-Siero y Avilés-Gijón y Cuencas Caudal-Nalón. Este último binomio Caudal-Nalón, era tradicionalmente productor de la materia prima de nuestra economía: el carbón, generándose una fuerza en un eje vertical de sentido Sur-Norte que acumula realidades de dinámica urbana, produciendo movimientos, como en todo el planeta, tendentes a llevar la población hacia la costa después de las reconversiones ya comenzadas en los 70. Esta tendencia se ve incrementada por el crecimiento de nuestra industria más reciente y creciente: el turismo, que supone ya más de un 10 % del PIB de nuestra región y que es especialmente importante en el núcleo poblacional más grande de la región: Gijón.



Figura 1.



Figura 2.

Esta dirección vertical de flujos coincide con la carretera de Castilla y con el Camino de la Plata (con la esperanza de que sea algún día igual de efectivo desde el punto de vista ferroviario) y tradicionalmente se sumaba, desde el enfoque industrial con los ferrocarriles carboneros que venían de las cuencas mineras. Otra línea importante, esta horizontal, sería la Autovía del Cantábrico aún sin concluir que nos hará más partícipes de la realidad cultural que supone el arco Atlántico. Pues bien en el cruce de estos dos ejes se encuentra Gijón con su nuevo gran puerto que fomenta continuamente lazos europeos por el mar.

Desde el punto de vista de la ocupación espacial diremos que los polígonos industriales de Gijón una vez “expulsada” la actividad del centro de la ciudad se apoyan en dos zonas una que en rasgos generales sigue un polígono con un vértice en el puerto del Musel, uno de los lados en la entrada ferroviaria y de autopista del Sur y otro lado sobre el promontorio que desemboca en la campa de Torres añadiéndose a este ahora, aunque en barbecho, el de la ZALIA. La otra zona sería la carretera antigua a Oviedo que se une con un importante asentamiento regional industrial en la zona de Llanera-Siero. En las inmediaciones de la Universidad Laboral se encuentra además el Parque Tecnológico Científico (figuras 3, 4, 10, 18).



Figura 3.



Figura 4.

II. PATERNALISMO INDUSTRIAL

En una primera etapa una serie de inversores extranjeros y de otras partes del país abordaron desde un sentido familiar o personal la explotación e industrialización de Asturias desde el XIX, con un cariz en muchas ocasiones paternalista, lo que desde el punto de vista que tratamos genera una utilización de la arquitectura como medio de plasmación social de las virtudes de los empresarios con sus obreros y con la región, lo cual dio como fruto un abundante patrimonio histórico industrial que debemos e intentamos conservar. Después ya en el XX las grandes empresas: ENSIDESA (UNINSA, ACERALIA, ARCELOR-MITTAL (figuras 5 y 6), HUNOSA, HC, EDP) (figura2)... heredaron esta vocación paternalista regalándonos en muchas ocasiones piezas industriales y arquitectónicas de cuidado diseño y lo siguen haciendo.

Por tanto una característica fundamental del entramado industrial asturiano, diremos utilizando la terminología química, es que se trata de una realidad industrial de mezcla mal calibrada ya que siempre ha vivido de grandes empresas que constituían con mucho la masa fundamental de la actividad industrial asturiana, a la que rodeaban o servían de relleno otras empresas menores, de carácter privado, que suponían un número mayor pero un peso menor en nuestra economía y en nuestra realidad social y laboral. Sin embargo estas otras empresas que aparecían al socaire de aquellas grandes, no compartían esta vocación de imagen, quizá ensombrecidas por los gigantes. Esta situación trajo consigo muchas ventajas y algunos inconvenientes para acometer lo que desde los años 70 estamos viendo como una decadencia industrial irreversible, fundamentalmente en lo que al carbón se refiere.



Figura 5.



Figura 6.



Esta gran dependencia de las grandes nos ha llevado por un lado a una sociedad muy poco activa desde el punto de vista empresarial en la que vemos como capitales extraños siguen llegando ante nuestra pasividad. Hay una especie de conformismo con todas las decisiones venidas de arriba quizá por esta costumbre de la obediencia sindical o empresarial, que hace que en muchas ocasiones no sepamos apreciar ni el valor patrimonial de los espacios, a veces magníficos, que nos dieron trabajo y sea la laboral la única razón de peso frente a la estimación de la memoria histórica que suponen estos enclaves. Como en muchos sitios ha habido, ya desde hace años “francotiradores” que se han preocupado de despertar conciencias al respecto y más recientemente fundaciones privadas como la Alvargonzález (vinculada a una tradición industrial en si misma) o el INCUNA que realiza una labor importantísima con las jornadas y publicaciones periódicas tendentes a conservar este patrimonio, sin olvidar, ya desde un punto de vista planetario, la presencia en Gijón de convenciones del TICCIH, u otras en la región de DoCoMoMo. Sin embargo estas conciencias no han evitado desmantelamientos a ras de suelo de factorías siderúrgicas como la de Moreda (figura 1) que (al igual que en Mieres) fueron desmontadas y puestas al servicio inmobiliario, o elementos como la Térmica de Avilés más recientemente eliminada.

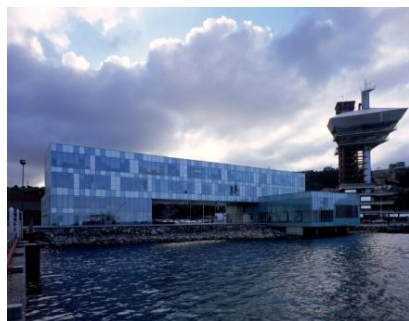


Figura 7.



Figura 8.

El carácter paternalista parece en este momento heredado por la administración, tanto regional como Ayuntamiento, generando planeamiento para crear polígonos *ex novo* de cuidado diseño como el Parque Tecnológico y Científico de Gijón (figuras 3, 4, 10, 18) en los que la especialización y la imagen forman un mascarón de proa que, aunque sólo sea por contraste, hace que otros tejidos y elementos industriales heredados de aquellas épocas anteriores vean la necesidad de renovarse (aunque no la acometan aún), haciéndolos sentirse en un claro fuera de juego. También ayudan y mucho otras entidades públicas de importante presencia como el Puerto de Gijón (figuras 7 y 8) y no sólo en la conservación y creación de nuevos edificios de arquitectura destacada sino con la recuperación para la ciudad de áreas como el puerto de Fomento que se devuelve a la ciudad para su disfrute cuando su periplo industrial ha concluido (NOTA 1).

III. APOYO INSTITUCIONAL

En una sociedad como la nuestra con crisis industrial, se producen una serie de ventajas para la inversión y creación de nuevas empresas favorecidas por un lado por la excelente disponibilidad (subvenciones aparte) de los Ayuntamientos y Administraciones (a veces desmedida) para atraer nuevas inversiones que fijen la población formada que en tan gran número emigra a otros países y por la existencia de una mano

de obra de tradición industrial y la excelente formación en ingenierías que da nuestra Universidad. Ejemplos de este desmedido apoyo en Gijón son las magníficas instalaciones que disfruta ThyssenKrupp (figura 9) promovidas por el Principado de Asturias en un sitio tan emblemático como la Universidad Laboral, que nos muestran que Mr. Marshall sigue siendo bienvenido, y nosotros seguimos siendo un poco José Isbert. Lo que no evita por parte de estas empresas receptoras de envidiables condiciones, despidos aprovechando cualquier paso de tuerca nuevo de la ley contra los trabajadores, para introducir nuevos profesionales con sueldos muy bajos o si es necesario amenazar con cierres...

La visión local, cada vez mayor con el mayor poder que se les va otorgando a los Ayuntamientos, que no siempre viene respaldada por una mayor competencia en cantidad de técnicos (no es el caso de Gijón) así como la situación de crisis, hace que planteamientos urbanísticos claros se vean a veces menoscabados por decisiones de tipo social. Otras veces estas visiones “micronacionalistas” impiden una lectura a nivel del territorio y no sólo en cuanto a implantaciones industriales sino a Centros Comerciales que acaban sirviendo de tirón de avance de polígonos, o más bien de naves de venta directa, que se apoyan en el flujo que generan aquellos (NOTA 2). Esto es así en toda la región y supone, por ejemplo, que con la extrema partición en concejos (unidades administrativas locales) cada cual exige en sus normativas la existencia de polígonos industriales, que proponen zonas fabriles antes de la necesidad real y a veces desaprovechando vegas de ríos de gran interés paisajístico (gran parte de Asturias, en especial las cuencas mineras, carecen de espacio llano y este siempre se dedicó al cultivo) para al final crear muy pocos puestos de trabajo. Pero los políticos locales quieren ofertar estos “minipolígonos” que por debajo de los umbrales de tamaño adecuado para su funcionamiento tienen sin embargo un impacto paisajístico sobre los valles muy intenso. Y así se modifican, en estos reducidos concejos, planeamientos para cambiar la

protección de terrenos de Interés y dar cabida a alguna empresa que se quiere instalar y que será victoria política en este receso que vivimos para pequeños reinos de taifas.

O siguiendo en Gijón, las propuestas de ampliación del puerto con las enormes bombonas de gas que apoyadas sobre el mar son un impacto importante para toda nuestra costa (iban a ser esféricas como las de la Campa de Torres (NOTA 3). Es decir, cuestiones que decide unilateralmente un Ayuntamiento y afectan a los demás, siendo un riesgo para nuestro turismo que despegga, pero que por motivos económicos se presenta como indiscutible desde el punto de vista industrial. Lo mismo con los aerogeneradores del Musel que llegaron a salir a concurso y que, felizmente, no tuvieron éxito, ya que de haberlos puesto hubieran sido de un impacto tremendo sobre toda la costa asturiana, además un impacto en movimiento (NOTA 4). Es continuamente una lucha de opuestos en los que cada interviniente parece que sólo ve con las anteojeras de sus propios intereses.



Figura 9.



Figura 10.

IV. EL CARRO Y LOS BUEYES

También en Gijón se han creado polígonos industriales que no han tenido el éxito esperado. Me refiero a la ZALIA, cuya construcción arrancó en el 2010 y que no es precisamente un micropolígono (más de 700.000 m² a la venta en esta primera fase). La ZALIA nació con vocación de ser un centro logístico, realmente en una situación excelente (figura 11), vinculado al Gran Puerto de Gijón pero también por su dimensión al de Avilés y además con esa conexión Norte-Sur que hablábamos al principio. Pero acabó siendo más bien un enorme *brownfield* de nueva planta, es decir: si todas las tendencias urbanas como medio de ahorro de suelo y mayor sostenibilidad proponen la utilización de zonas degradadas por la industria como nuevos espacios a ocupar aquí lo que se hizo fue generar un polígono inmenso sin una constatación de su necesidad (NOTA 5), llevándose por delante un buen número de metros cuadrados de área rural, como recordarán por la subasta de hórreos que tuvo lugar y que fue goteo periodístico (NOTA 6). A día de hoy sigue sin una conexión efectiva con las vías importantes (aunque se prevé unir con el Campón). Esperemos acabando este párrafo con un refrán más positivo que el del subtítulo que lo encabeza que “pan cocido venta espera”, pero no tendrá la deseada venta en tanto en cuanto no se realicen los mencionados enlaces. (Algo parecido podríamos contar del polígono de Bobes en Siero).

Decir que la creación de nuevos espacios industriales casi siempre vino de la mano de SOGEPSA, que a nivel provincial representa lo que empresas como SEPES en todo el territorio nacional con algunas particularidades. SOGEPSA hizo realidad las propuestas de los Ayuntamientos que en gran número son accionistas de la misma y por ello, por su calidad de medio pública, vio facilitada la labor de expropiación de áreas interesantes para el desarrollo de la ciudad.



Figura 11.

No cabe duda, debemos agradecer a este organismo el desarrollo y “desatasco” de muchas situaciones urbanísticas de difícil solución sin su intervención, rompiendo frenos al crecimiento de la ciudad, sin embargo en una situación coyuntural como la actual, y con el enorme parque industrial parcelado y sin contenido existente tiene una razón de ser más mermada.

V. LA EXPULSION DE LA INDUSTRIA

Por tanto vamos viendo que si bien tradicionalmente los enclaves históricos industriales se encontraban en el centro de la ciudad, ha habido un progresivo abandono de estas localizaciones, originando bolsas a edificar, es decir cambiando el uso y generando actividades menos contaminantes desde el punto de vista acústico y ambiental, como nos expuso el profesor Felipe Fernández en el foro que da origen a este texto (NOTA 7) Este proceso solía aprovecharse por particulares, los industriales a punto de cerrar, que negociaban densidades enormes

con el consistorio (Alfredo Truan, nombre vinculado a “La Industria” fábrica del vidrio en este enclave por ejemplo). Ahora, más frecuentemente, el Ayuntamiento ejerce su poder urbanístico para canalizar estos terrenos hacia funciones públicas, como por ejemplo el caso de la Suzuki cuyo solar abandonado ocupa ahora un gran edificio solidario (el albergue Covadonga, Proyecto Hombre, Café-calor) tras un concurso (figura 12) o la propia Tabacalera en Cimadevilla que tras una actividad centenaria sobre el viejo convento queda abandonada y también se convocó concurso para Museo de la Ciudad (figura 13) en estos momentos en *stand-by* (NOTA 8).

Esto es como un tren en el que unos vagones empujan a los otros, como un desplazamiento. Si la edilia de la ciudad quiere avanzar hacia zonas que eran industriales, se forma un empuje desde el centro y las manchas fabriles se mueven entonces hacia el campo... Aunque cuando se plantea que la ciudad residencial avance sobre tejidos industriales deteriorados, rápidamente las fuerzas sociales quieren evitar cualquier actuación de este tipo, para no comprometer posibilidades de nuevas industrias, lo cual consolida situaciones que a veces no son las más adecuadas. Un caso de libro lo supone la cuña que crean Moreda y Mora-Garay, de tejido industrial obsoleto dentro del abanico urbanístico de Gijón, que hace que la Calzada y el Natahoyo se vean separados del resto de la ciudad.



Figura 12.



Figura 13.

Creo que posemos decir incluso que los de allí “bajan a Gijón” y tienen, no un sentido de barrio sino de ciudad independiente (Observad plano de repartos de población (figura 20). La destrucción de polígonos existentes con la mayor de las razones urbanísticas siempre verá la balanza hacia el mantenimiento de la situación industrial, aunque sea obsoleta, a pesar de cualquier razón urbanística esgrimida. (Ejemplo de este tipo es el intento del equipo de Leira de avanzar sobre la otra parte de la ría de Avilés con edificación de viviendas, con intención de acomodar a otra escala el éxito que había tenido en Bilbao, que se vio contestada y por tanto se desarrolló en esos terrenos industriales el polígono de la PEPA manteniendo el uso.)

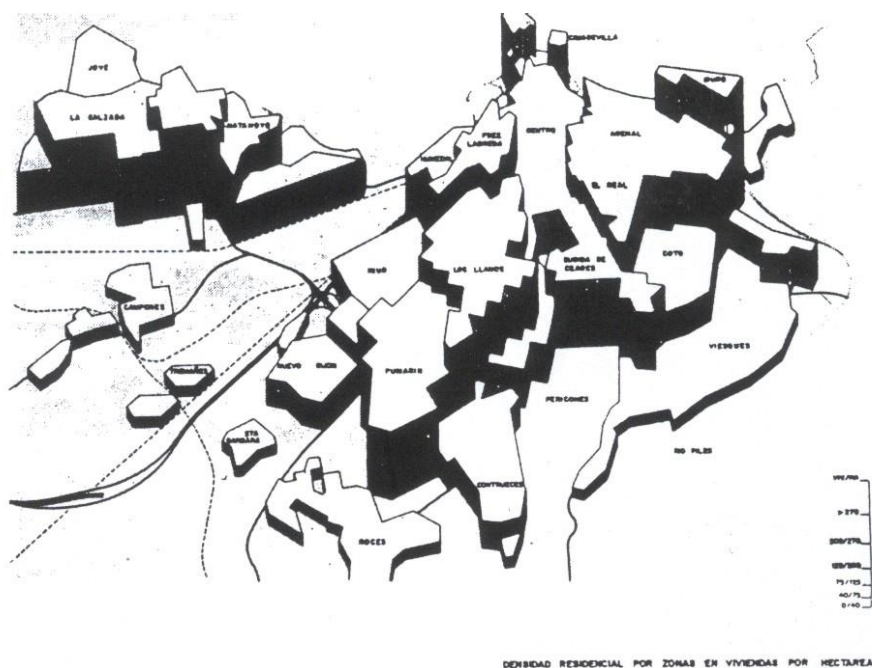


Figura 14.

Pero no son los polígonos, son las vías las que en estos momentos suponen la incisión sobre la trama de Gijón. Existe un gran tramo subterráneo, a cota menos 27 metros realizado entre el Humedal y la Calle Pablo Iglesias, como nos ilustró Pedro Blanco en este foro (NOTA 9). El llevar la estación hacia Carlos Marx libera una enorme superficie de terreno, pero no facilita el cosido urbano que se podría llevar en el área industrial de Mora-Garay (sin entrar en el tema de la pérdida de pasajeros ya expuesta por Renfe). Si viniendo de Oviedo el tren entrara horizontal en esa cota menos 27, la unión de Gijón se produciría mucho más al Sur, pasando a ser el ferrocarril en la ciudad un metro. Claro, ahora podríamos pensar que la estación, en el mismo sitio que estaba, podría bajar a hacer los intercambios manteniendo como decimos esa posición central (pero ya tiramos dos estaciones y la provisional empieza a tener pinta de definitiva...). Mientras el área, a pesar de la introducción de nuevos edificios públicos como el Palacio de Justicia (figura 16) sigue teniendo el carácter de “entrada de la autopista” que tenía y el límite desde la Calzada sigue siendo la industria menos cuidada de Gijón, estigmatizando y separando el barrio. El proyecto ganador de las vías, continúa también, con sus torres, dormido, quien sabe si para siempre (En las imágenes algunos proyectos de estos concursos: los segundos del de vías (figura 15) y del Palacio Justicia (figura 16)).

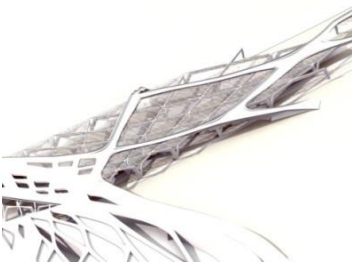


Figura 15.



Figura 16.

VI. CENTROS DE EMPRESAS

Otra manera de intervenir desde las administraciones son los viveros de empresas con los que fuimos en Asturias pioneros en el país, donde en algunas ocasiones como es el caso de Cristasa (figura 17), se aprovecha la ocasión para renovar antiguas factorías, matando así dos pájaros de un tiro como también a cargo del Puerto de Gijón se renovó una antigua central eléctrica de cuidada fábrica de ladrillo como recepción de visitantes (figura 8), (o como se hizo en Avilés con la Curtidora, o las antiguas de Rioglass en Mieres). En estos casos suele sufrir el contenido mobiliario histórico (maquinaria), aunque mantenemos el contenedor.

En otras ocasiones, como la litografía Viña (figura 18), el Ayuntamiento ha recogido las planchas litográficas, y parte de las prensas de la propia empresa para, en otro enclave, generar un centro artístico alrededor de esta industria perdida.

Con un carácter decididamente moderno y nuevo destaca el Centro de Empresas del Parque Tecnológico (figura 19) y el más reciente Edificio de Servicios Científicos-Técnicos (figura 20) del campus gijonés de la Universidad, que va consolidando lo que se quiere llamar la “Milla del Conocimiento”, tendente a consolidar actividades terciarias, limpias y de apoyo al Campus de la Universidad, que ya da trabajo a un buen número de gijoneses.



Figura 17.



Figura 18.



Figura 19.



Figura 20.



Figura 21.



Figura 22.



Figura 23.



Figura 24.

También por parte del Ayuntamiento de Gijón se han puesto en alquiler naves nido en Mora-Garay a través de un concurso para Vivero de Naves en este mismo polígono (figura 21). Además el consistorio ha realizado las instalaciones de las naves Piti para uso propio (figura 23).

De este modo la aparición de arquitectura más cuidada en el ámbito industrial genera la necesidad de intervención en el entorno, como venimos diciendo. Así hubo iniciativas de los propios polígonos, contagiándose de lo construido por la administración, como el centro que mostramos de Rocés (figura 22) propuesto por la asociación de empresarios del polígono que denota que los propios industriales detectaron las carencias y que se plantearon propuestas de mejora. En un principio se contaba con el apoyo consistorial en la cesión de terrenos (2005) y finalmente el edificio fue abordado con gran interés arquitectónico desde el propio consistorio (figura 24).



Figura 25.



Figura 26.

En cierta manera estas pequeñas intervenciones en polígonos, monumentalizan el entramado industrial y generan puntos de referencia que llevan luego a particulares a realizar decididas apuestas por el diseño acometiendo ejercicios atractivos que generan imagen en los nuevos polígonos que ocupan, pero son más bien excepción (figuras 25 y 26) aunque siendo optimistas apuntan una nueva visión empresarial.

E incluso un área, el de la basura, hasta hace pocos años residual, ha contado con el mayor interés apoyo de diseño por parte del consistorio creando puntos limpios de cuidada arquitectura como el de la Calzada (figura 27) y Tremañes.

Cuando estudiaba la carrera, en Septiembre, recorría Europa haciendo auto-stop; recuerdo un camionero que exaltaba el carísimo sillón que tenía en su puesto de conducción y me dijo: *“¿Qué voy a gastar mi dinero en el salón de mi casa? Donde yo vivo es aquí”* Los polígonos industriales son el lugar donde vive un altísimo porcentaje de las personas durante 8 o más horas al día. Tenemos que exigir la misma calidad ambiental que en el centro de nuestras ciudades adonde sólo vamos a dormir.



Figura 27.

NOTAS

1- PUERTO DEPORTIVO: VALLINA, MIGUEL Cfr. *“El Puerto de Gijón”* dentro de Foro de debates sobre Regeneración Urbanística y Territorial Integrada: Gijón, 13 de noviembre 2014.

2- CENTROS COMERCIALES: *“Asturias con un millón de habitantes ha hecho en los últimos veinticinco años: Centro Cívico, Parque Principado, Parque Astur, Los Prados, Calatrava, Caudalia, Centro Comercial Valle del Nalón Entrego y en Gijón: Yelmo Calzada, Mercado S. Agustín, Los Fresnos...”* RUIZ FERNANDEZ, ROGELIO Cfr. *“Rehabilitación de mercados, nuevos mercados y los casos de Avilés y Mieres”* FORUM UNESCO/Universidad de Valencia 2013.

3- BOMBONAS: Originariamente el puerto de Gijón pretendió crear unas bombonas esféricas, como las que coronan la Campa de Torres en la mar, visibles desde toda la costa asturiana con el impacto que esto supone. El que suscribe este texto presentó alegación a dicha intención. Finalmente se realizaron cilíndricas, con lo cual, en la distancia se unen como si del espigón del puerto se tratase teniendo un impacto menor.

4- AEROGENERADORES: Es difícil compaginar la voluntad de generar energía eólica con la inserción en el paisaje de elementos en movimiento constante. También es difícil pararlos cuando nuestra región es puntera en la creación de estos elementos. (RUIZ FERNANDEZ, ROGELIO, *“Más ventiladores”* sobre la pretensión de crear un parque eólico en el centro de la costa de Asturias visible desde toda la franja. *“La Voz de Asturias”*, Martes 6 de Mayo 2009.)

5- El Corte Inglés se interesó por la ZALIA pero luego se vuelve atrás. Lo mismo la empresa Mercadona que finalmente escoge León. *“El centro logístico de El Corte Inglés ocupará 122.400 metros en la ZALIA”*, La Nueva España 18 Nov 2009

6- HORREOS ZALIA: *“Tenemos 23 hórreos. Si alguien los quiere, los damos sin coste”* El Comercio 3 de Febrero de 2009 / *“La ZALIA ofrece once hórreos a precio de saldo para garantizar su preservación”* La Nueva España, Gijón, 6 Febrero 2011.

7- FERNÁNDEZ GARCIA, FELIPE. Cfr. *“Las áreas industriales periféricas en Gijón”* dentro de Foro de debates sobre Regeneración Urbanística y Territorial Integrada: Gijón, 13 de noviembre 2014.

8- Hemos querido ilustrar estos concursos con nuestros proyectos presentados (Suzuki, Tabacalera y Justicia) y en el caso de la estación con el segundo clasificado de Van Berkel, de gran calidad formal y que tendrán ustedes menos ocasiones de ver.

9- BLANCO, PEDRO; Cfr. *“El ferrocarril y Gijón”* dentro de Foro de debates sobre Regeneración Urbanística y Territorial Integrada: Gijón, 13 de noviembre 2014.

FIGURAS. CRÉDITOS DE LAS OBRAS Y FOTOGRÁFICOS

1- SENDIN, M –Archivo. *Frente marítimo del Natahoyo durante la década de 1950* en ALVARGONZALEZ, RAMON, *La ciudad de Gijón* en Geografía de Asturias Tomo III Ed Prensa Asturiana S.A. Oviedo 1984.

2- VAQUERO PALACIOS, JOAQUIN *Central Térmica de Veriña 1969-80* en PEREZ LASTRA, J.A. *Vaquero Palacios Arquitecto* Ed Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias 1992

3- DIEGO LLACA, A *Edificio I+D en el Centro Tecnológico y Científico de Gijón. 2002-2005* (foto Hisao Suzuki).

4- PEREA, ENRIQUE/HERNANDEZ SANDE, ENRIQUE Y MANUEL *Edificio en el Centro Tecnológico y Científico de Gijón.*

5- TAGES/PIQUERAS. *Edificio de Control HHAA 1.2-CSI*, Factoría de Veriña, Gijón 1996 (Noguera /Biachessi dirección de obra).

6- HURTADO, CONSTANTINO/PRIETO, ELENA. *Arcelor Mittal, Veriña 2007*

7- LONGO, VICTOR/ROLDÁN, ESTER. *Edificio de oficinas en el Puerto de Gijón* 2001-2004 y al fondo SERRANO SUÑER, LUIS *Torre de Control del Puerto*. (Foto Hisao Suzuki)

8- NANCLARES, FERNANDO/RUIZ, NIEVES. *Edificio de Recepción de visitantes (Rehabilitación del edificio de la central eléctrica)* Puerto de Gijón 2003-2005 (fotos Marcos Morilla).

9- COLLADO, PABLO/F.GUERRERO, PEDRO. *Edificio para ThyssenKrupp* en la Laboral, 2009 Gijón.

10- CAICOYA, JOSE MANUEL/GARCIA, MANUEL. *Parque Científico Tecnológico junto a la Universidad Laboral de Gijón* (Foto Marcos Morilla)

11- Vista aérea de la ZALIA en relación con el Puerto del Musel, fuente ZALIA.

12- RUIZ, ROGELIO/G. ASTORGA, MACARIO. *Concurso de la Suzuki para edificio social*, Segundo Puesto, Gijón 2009 (Colaboradores Marta Salerno arch., Giuseppe di Salvo arch., Maqueta José Manuel Álvarez, foto Marcos Morilla)

13- RUIZ, ROGELIO/G. ASTORGA, MACARIO. *Concurso de la Tabacalera para Museo de la Ciudad*, Tercer Puesto Arquitectura, Gijón 2010 (Colaboradores, María Méndez arq., Carmen Méndez arq., Marta Salerno arch., Giuseppe di Salvo arch., Carlos Casero arq., foto Marcos Morilla).

14- Esquema que refleja la densidad residencial por zonas en viviendas por hectárea, presentado en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Gijón de 1982, donde vemos como los polígonos industriales cortan y separan la calzada y Natahoyo del resto de la ciudad.

15- VAN VERKEL/ UN ESTUDIO. *Concurso de la vías de Gijón, Estación* Segundo Puesto, 2005 (arquitecto de contacto Antonio Morán).

16- RUIZ, ROGELIO/G. ASTORGA, MACARIO. *Concurso del Palacio de Justicia*, Segundo Puesto, Gijón 2008 (Colaboradores, María Méndez, Carmen Méndez, Maqueta José Manuel Álvarez, foto Marcos Morilla)

- 17- PRENDES, INDALECIO/URIA, JAVIER/MENESES, FERNANDO arquitectos CRISTASA. *Antigua fábrica rehabilitada por el Ayuntamiento de Gijón para vivero de empresas* 1992 (fotos Nardo Vilaboy).
- 18- RUIZ, ROGELIO/G. ASTORGA, MACARIO arquitectos. *Litografía Viña*. Gijón 1998.
- 19- GUTIERREZ de TERÁN, ARTURO/PRENDES, INDALECIO/DÍAZ, ADOLFO C. arquitectos. *Centro de Empresas en el Centro Tecnológico y Científico de Gijón* 1997-99 (colaborador Iván Gutiérrez de Terán).
- 20- PIS, JOSE/CARRERA, MARIO/CARCEDO, JORGE. *Edificio de Servicios Científicos-Técnicos del campus gijonés*, Gijón 2011
- 21- D. FAIXAT, VICENTE/LÓPEZ, JUSTO/GARCÍA, ALEJANDRO. *Vivero de empresas en Mora-Garay*, proyecto ganador del concurso para vivero de naves industriales. Gijón 2005
- 22- D.FAIXAT, VICENTE/LÓPEZ, JUSTO/GARCÍA, ALEJANDRO. *Proyecto de oficinas para alquiler, guardería, locales, cafetería para el polígono de Roces* (2005) no realizado.
- 23- LOPEZ CASTRO, MARÍA. *Naves Piti para el Ayuntamiento de Gijón*.
- 24- COSTALES, MÓNICA/SOTELO, JESÚS. *Edificio Empresarial de Roces*. Gijón 2011-12
- 25- FERNANDEZ IBARBIA, FAUSTINO arquitecto/QUIJANO, RAUL ingeniero industrial. *Nave para empresa particular (Ideas en Metal) Estructura en malla espacial con doble curvatura* (2003)
- 26 HERNANDEZ SANDE, ENRIQUE Y MANUEL. *Nave para Daniel Alonso*. Somonte, Gijón 2010.
- 27- ARGÜELLES, ENRIQUE/RASILLA, MAXIMILIANO DE LA. *Punto Limpio de la Calzada*, Gijón 2003-05.

BIBLIOGRAFÍA

A. ARECES, MIGUEL ANGEL. *Itinerarios por el patrimonio industrial de Gijón* en Los ojos de la memoria Nº4 Edita INCUNA. Gijón 2004.

ALVARGONZALEZ, RAMON. *Gijón, Industrialización y crecimiento urbano*. Ed. Ayalga. Salinas 1977.

ALVARGONZALEZ, RAMON. *La ciudad de Gijón* en Geografía de Asturias Tomo II, Ed Prensa Asturiana S.A. Oviedo 1984.

Anuario Guía de industriales, profesionales y polígonos industriales. Ed. Martecsa, Gijón 2001.

APIA (Federación de polígonos industriales del principado de Asturias). *Estudios de los polígonos industriales de Asturias*. 2002.

BENITO del POZO PAZ/MORALES MATOS GUILLERMO. *La Organización del Espacio Industrial en Asturias* en Geografía de Asturias Tomo II, Ed. Prensa Asturiana S.A. Oviedo 1984.

BLANCO, HECTOR/GRANDA, F.JAVIER/FERNANDEZ, FERNANDA/A. ESPINEDO, ROBERTO. *“La obra pública municipal en Gijón 1782-2006”* edita Ayuntamiento de Gijón, 2006.

CAICOYA, CARLOS F. *Arquitectura Industrial* en COTA CERO 5/6 Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias 1985.

CECODET (Universidad de Oviedo). *El suelo industrial de Gijón* Ed. Ayuntamiento de Gijón 2000.

FOMBELLA, JAVIER/GARCIA, MANUEL/RUIZ, ROGELIO. *Plan de Las Estaciones de Gijón*, para el Colegio de Arquitectos de Asturias 1999 (inédito).

GAGO, JESUS/GARCIA-PABLOS, JOSE M^a et altri. *Ordenación de Áreas Industriales*. Ed. Junta de Castilla y León 1994.

LLORDEN, MOISES. *La producción de Suelo Urbano en Gijón 1860-1965*. Ed Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias 1978.

MORALES SARO, M^a CRUZ. *La remodelación intensiva de los puertos históricos de Asturias: consecuencias urbanísticas y patrimoniales* en “Paisajes modelados por el Agua”, Ed Regional de Extremadura 2012.

RODRIGUEZ MUÑOZ, JAVIER coord. “Gijón, El Cantón Milenario” ed. Ayuntamiento de Gijón, KRK Ediciones Gijón 2003.

RUIZ FERNANDEZ, ROGELIO, Cfr. *Paisaje heredado y políticas de intervención. El caso de Gijón*. En Revitalización y nuevo urbanismo industrial. (Perspectivas desde la Arquitectura y el Urbanismo.) REVISTA- SEVILLA GLOBAL- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN. Sevilla. 12 de Diciembre de 2005.

RUIZ FERNANDEZ, ROGELIO. “*Edificios industriales en la senda norte. Palos de Ciego*” en “Rutas culturales y turísticas del Patrimonio industrial”, Colección “Los ojos de la memoria” Nº4- coord. Por Miguel Ángel Álvarez Areces ISBN 84-609-2387-8 PAGES 254-258 Ed CICEES Gijón 2004.

RUIZ FERNANDEZ, ROGELIO. “*El diseño arquitectónico como cualificador de la industria*” en “Diseño+imagen+creatividad en el Patrimonio industrial”, “Los ojos de la memoria” Nº11- coord. Por Miguel Ángel Álvarez Areces ISBN 978-84-937738-5-4 PAGES 103-107 Ed CICEES Gijón 2011.

